

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.¹ Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai banyak kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidupnya. Kebutuhan tersebut dimungkinkan tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi. Oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.²

Ditinjau dari karakteristik jenis penggunaan, moda transportasi orang dapat dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan pribadi adalah kendaraan yang dioperasikan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Kendaraan umum adalah kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan memungut biaya. Kendaraan umum dapat dikategorikan menjadi kendaraan yang disewakan (*paratransit*) dan kendaraan umum biasa (*transit*).

1 Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 7.

2 Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2000, hlm. 45.

Moda sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*),³ tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu mengangkut orang dan memungut biaya yang disepakati. Moda transportasi jenis ini terkenal dengan nama ojek. Definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor ditambahkan (tambang = kendaraan yang disewakan) dengan cara memboncengkan penumpang yang menyewa. Ojek melayani rute perjalanan sesuai permintaan penumpang. Dalam hal ini ojek adalah bagian dari moda *paratransit*. Moda *paratransit* adalah moda dengan rute dan jadwal atau waktu yang dapat diubah sesuai keinginan penumpang (*demand responsive*).⁴

Di era globalisasi saat ini terdapat fenomena ojek yang cukup menyita perhatian masyarakat, yaitu ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek). Fenomena ojek *online* kini makin digemari, sebab angkutan Go-jek mempunyai karakteristik sebagai berikut :

1. Efisiensi dalam hal waktu, cara pemesanan, mampu melayani pada saat diperlukan, daya jelajahnya cukup tinggi, dan;
2. Memiliki ciri khas tersendiri yaitu menggunakan atribut berupa helm dan jaket berwarna hijau dengan logo Go-jek.

3 Vuchic, Vukan R., *Urban Passenger Transportation Modes*, dalam *Public Transportation*, Second Edition, eds. Gray, George E dan Hoel, Lester A, Prentice Hall, Englewood Cliffs, New Jersey, 1992, hlm. 79.

4 *Ibid*, hlm. 86.

Mengikuti perkembangan ojek saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, dengan bergabung ojek *online* kita akan memiliki penghasilan tambahan dan tidak terikat waktu bekerja. Keberadaan Go-jek sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan (*demand*) masyarakat akan angkutan dengan operasional pelayanan seperti ojek ternyata belum memiliki payung hukum, oleh karena itu banyak pihak dalam kaitannya dengan transaksi dan keberadaan Go-jek ini belum mendapat perlindungan hukum. Go-jek sendiri belum secara eksplisit diatur dalam peraturan perundang-undangan, pijakan hukum terhadap permasalahan yang timbul dilakukan melalui konstruksi hukum. Go-jek belum masuk dalam salah satu jenis moda angkutan umum yang diakui keberadaannya dalam klausul Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Adapun persoalan hukum yang timbul terkait kehadiran Go-jek, diantaranya mengenai keabsahan atau legalitas perihal hubungan hukum yang terjadi antara *driver* Go-jek (pengangkut) dengan penumpang Go-jek terkait dalam hal transaksi pemesanan jasa transportasi ojek berbasis aplikasi atau *online*, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi Elektronik; Mengenai kegiatan pengangkutan orang dengan menggunakan sepeda motor sebagai sarana transportasi angkutan umum, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang

Angkutan Jalan; Mengenai status hubungan hukum antara *driver* Go-jek dengan PT. Go-jek Indonesia selaku pelaku usaha yang menjalin kemitraan, yang dapat dikaji dengan menggunakan Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro; Mengenai tanggung jawab perusahaan terhadap konsumen, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas; Mengenai *management* atas kemungkinan risiko yang terjadi, yang dapat dikaji dengan menggunakan ketentuan Undang-Undang No. 47 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.

Fenomena di atas sangat menarik, di satu sisi ojek mempunyai keunggulan, maupun di sisi yang lain ojek mempunyai kelemahan yang cukup berarti. Dalam kondisi yang kontras tersebut diperlihatkan terdapat karakteristik pelayanan dan permintaan ojek yang menarik sebagai salah satu moda paratransit sehingga tetap digunakan hingga saat ini. Meskipun banyak resiko hukumnya , sesuai ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 41 : ketika suatu alat transportasi diperuntukkan sebagai angkutan umum, maka penyedia jasa wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Klausul tersebut menjadi penting manakala keberadaan ojek sepeda motor bersifat semipermanen atau jangka panjang, tidak bersifat temporer atau

sementara. Jika keberadaan ojek bersifat jangka panjang, maka pelayanan ojek sangat perlu untuk ditingkatkan menjadi lebih andal dan terjamin keamanan dan perlindungan hukumnya, hal ini penting untuk melindungi pengguna jasa ojek. Hal tersebut bertujuan agar terwujudnya penyelenggaraan angkutan lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda transportasi lain.

Perdebatan pro dan kontra keberadaan ojek ini, menimbulkan polemik tersendiri, tanpa payung hukum yang jelas, masa depan Go-jek akan selalu berada di areal abu-abu. Mewujudkan peraturan yang diimpikan itu tidak semudah membalikkan telapak tangan, oleh karena itu urusan ojek harus masuk gedung parlemen, sebab Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan membatasi angkutan umum, yaitu hanya untuk kendaraan roda empat ke atas. Pemerintah pusat, apalagi pemerintah daerah, tidak akan berani mengeluarkan izin operasi untuk perusahaan mana pun yang mau membuka bisnis angkutan ojek sebelum undang-undang angkutan jalan direvisi. Namun demikian, tentu saja revisi undang-undang tidak akan terjadi semudah itu, banyak aspek yang harus dikaji oleh pemerintah sebelum mengajukan usul legalitas ojek. Mulai dari tinjauan keselamatan dan keamanan penumpang sampai kajian dampak yang akan ditimbulkan dari legalitas ojek. Dari sisi keselamatan, sepeda motor terbukti selama bertahun-tahun sebagai alat transportasi yang paling banyak terlibat dalam kecelakaan. Aspek keamanan sepeda motor juga sangat rentan karena tidak adanya wadah tertutup yang melindungi pengendara maupun

penumpang dari hal-hal yang tidak diinginkan. Apalagi aksi pembegalan yang menyasar sepeda motor masih menghantui masyarakat. Sepanjang tidak ada payung hukum, tidak akan ada satu pun perusahaan asuransi yang mau memproteksi keselamatan pengemudi maupun penumpang angkutan sepeda motor, lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Berdasarkan dari uraian latar belakang di atas, maka menarik untuk dikaji aspek hukum yang timbul dari keberadaan bisnis Go-jek ini, untuk itu perlu dilakukan penelitian lebih mendalam, penelitian ini dituliskan dalam skripsi berjudul : "**Aspek Hukum yang Timbul dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi Atau *Online* (GO-JEK).**"

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian di atas, maka timbulah beberapa permasalahan yang dapat penulis kemukakan, sebagai identifikasi masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Aspek hukum apakah yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia ?
2. Bagaimanakah perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa (penumpang) ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek) terhadap kemungkinan risiko yang terjadi ?

3. Upaya apakah yang dapat dilakukan pemerintah terkait dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek) ?

C. Tujuan penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

4. Untuk mengkaji dan menganalisis legalitas atau aspek hukum dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek) berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.
5. Untuk mengkaji dan menganalisis perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa (penumpang) ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek) terhadap kemungkinan risiko yang terjadi.
6. Untuk mengkaji dan menganalisis upaya yang dapat dilakukan pemerintah terkait dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

D. Kegunaan penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini baik secara teoritis maupun secara praktis, adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan asas, teori, dan konsep dalam ilmu pengetahuan khususnya dalam rangka pengembangan asas, teori, dan konsep hukum mengenai aspek hukum kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

2. Secara Praktis

- a. Bagi Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dan Kementerian Komunikasi dan Informasi

Sebagai bahan masukan bagi Pemerintah dan Departemen Perhubungan yang berwenang dalam rangka penyempurnaan peraturan perundang-undangan yang terkait dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

- b. Bagi PT. Go-jek Indonesia

Sebagai bahan masukan untuk terus melakukan upaya perbaikan baik dalam hal kinerja ataupun program-program yang diterapkan dan memberikan informasi dan referensi khususnya mengenai legalitas hukum kepada PT. Go-jek Indonesia dalam menjalankan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online*-nya.

- c. Bagi Masyarakat

Sebagai bahan informasi bagi masyarakat pada umumnya, dan diharapkan dapat memberikan pemahaman dari segi aspek hukum atas kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

E. Kerangka Pemikiran

Setiap kegiatan usaha yang ada di Indonesia tidak terkecuali Go-jek harus memenuhi pijakan, baik secara tertulis maupun praktis filosofis dari kegiatan usaha. Pancasila sebagai dasar ideologi Negara Republik Indonesia

pada sila kelima, yaitu Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia, nilai yang terkandung dalam sila Keadilan Sosial Bagi Seluruh Rakyat Indonesia ini adalah didasari dan dijiwai oleh sila Ketuhanan Yang Maha Esa, maka dalam sila tersebut terkandung makna nilai keadilan yang harus terwujud dalam kehidupan bersama atau bermasyarakat yang artinya harus mewujudkan kesejahteraan dan keadilan bagi seluruh warga Negara serta melindungi haknya dari segala bentuk ketidakadilan dan serta mendapatkan perlindungan hukum.

Pancasila sebagai pandangan hidup dan dasar Negara, sebagaimana dinyatakan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 yang selanjutnya disingkat menjadi UUD 1945, pada Alinea IV yang secara tegas menyatakan:⁵ “..melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa..” Setiap warga Negara diperlakukan dan diberi kedudukan yang sama dihadapan hukum, juga setiap warga Negara mendapatkan perlindungan hukum yang sama atas keselamatan dan keamanan jiwa, kehormatan juga harta bendanya hal tersebut sesuai dengan Pasal 27 Ayat (1) UUD 1945 (Amandemen ke-IV) dengan menganut asas *Equality Before The Law* yang berarti bahwa adanya kesederajatan dimuka hukum, ini berarti hukum tidak mengenal diskriminasi, dan berdasarkan Pasal 27 Ayat (2) UUD 1945 menegaskan bahwa tiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan. Kehidupan

5 UD1945, *Amandemen pertama sampai keempat*, Fokus Media, Bandung, 2004, hlm.1.

yang layak bagi kemanusiaan diperuntukan bagi semua manusia atau masyarakat yang ada di muka bumi Indonesia tanpa ada yang dikecualikan. Pancasila sebagai dasar filosofis Negara kesatuan Republik Indonesia menjadi tonggak dan nafas bagi pembentukan aturan-aturan hukum. Menurut Otje Salman dan Anthon F Susanto menyatakan bahwa :⁶ Memahami Pancasila berarti menunjuk kepada konteks histories yang lebih luas. Namun demikian ia tidak saja menghantarkannya ke belakang tentang sejarah ide, tetapi lebih jauh mengarah kepada apa yang harus dilakukan pada masa mendatang.

Menurut Hans Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek 'seharusnya' atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang deliberatif. Undang - undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.⁷

Di era globalisasi saat ini terdapat fenomena ojek yang cukup menyita perhatian masyarakat, yaitu ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

6 Otje Salman dan Anthon F Susanto, *Teori Hukum (Mengingat, Mengumpulkan dan Membuka Kembali)*, Rafika Aditama, Bandung, 2004, hlm.161.

7 Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana, Jakarta, 2008, hlm. 158.

Pasal 33 poin 1 dan 4 Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen IV sebagai landasan perekonomian bangsa Indonesia menyatakan bahwa :

1. Perekonomian disusun sebagai usaha bersama atas asas kekeluargaan;
2. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan asas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian serta menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 mengandung makna sistem ekonomi demokrasi pancasila yang dianut bangsa Indonesia. Setiap kegiatan usaha yang dilakukan berada dalam pengawasan pemerintah. Pengawasan disini bukan berarti pemerintah melakukan kendali penuh terhadap setiap kegiatan yang dilaksanakan setiap masyarakat. Namun campur tangan pemerintah merupakan suatu upaya dalam melakukan proteksi bagi para pengusaha maupun pelaku usaha. Namun keberadaan ojek sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan (*demand*) masyarakat akan angkutan dengan operasional pelayanan seperti ojek adalah tanpa izin resmi dari pemerintah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULAJ) dan Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, menyatakan bahwa , sepeda motor diijinkan sebagai angkutan orang tetapi tidak disebut sebagai bagian dari moda pengangkutan orang dengan kendaraan umum, artinya meskipun keberadaan ojek dibutuhkan masyarakat sebagai salah satu moda pelayanan angkutan orang dan sepeda motor sebagai jenis salah satu moda transportasi diijinkan pemerintah sebagai

angkutan orang, tetapi sepeda motor tidak diijinkan pemerintah beroperasi sebagai kendaraan umum, walaupun demikian namun tidak berarti hal ini menjadi alasan pembiaran terhadap kegiatan usaha ini, mengingat ada beberapa konflik juga yang ditimbulkan dari kegiatan usaha ini.

Menurut Teori Pembangunan disebutkan bahwa : " Pembangunan (*development*) adalah proses perubahan yang mencakup seluruh sistem sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan, dan budaya. Alexander Portes mendefinisikan pembangunan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya. Pembangunan adalah proses perubahan yang direncanakan untuk memperbaiki berbagai aspek kehidupan masyarakat."⁸ Teori ini dibuat, untuk menjelaskan berbagai fenomena dan perilaku ekonomi yang sedang terjadi, tumbuh, dan berkembang dalam kehidupan masyarakat. Kaitannya dengan bisnis yaitu bahwa bisnis dapat membantu masyarakat Indonesia memperoleh peluang usaha, sehingga masyarakat Indonesia memperoleh ataupun menciptakan lapangan pekerjaan sendiri. Pertumbuhan ekonomi di Indonesia dapat terbantu dengan adanya peluang bisnis yang menjadikan masyarakat Indonesia sebagai masyarakat yang mandiri, tanpa mengandalkan bantuan pemerintah. Dengan demikian, bisnis baru dapat dijalankan.

Pelaku kegiatan ekonomi atau kegiatan bisnis membutuhkan peranan hukum yaitu untuk memelihara ketertiban dan keamanan. Faktor utama hukum dapat berperan dalam kegiatan ekonomi adalah hukum mampu

⁸ Frank dan Andre Gunder, *Sosiologi Pembangunan dan Keterbelakangan Sosiologi*, Yayasan Ilmu-Ilmu Sosial, Jakarta, 1984, hlm. 34.

menciptakan *stability*, yaitu menyeimbangkan dan mengakomodasikan kepentingan – kepentingan yang saling bersaing. Lalu fungsi *predictability*, untuk meramalkan akibat dari satu langkah – langkah yang diambil. Kemudian aspek keadilan (*fairness*), seperti perlakuan yang sama dan standar pola tingkah laku pemerintah untuk menjaga mekanisme pasar dan mencegah birokrasi yang berlebihan.⁹ Pasal 1313 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerdata) menyatakan bahwa : “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Adapun asas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan diatur dalam Pasal 2 UULLAJ yakni: asas transparan; asas akuntabel; asas berkelanjutan; asas partisipatif; asas bermanfaat; asas efisien dan efektif; asas seimbang; asas terpadu dan; asas mandiri.

Sution Usman Adji menyatakan bahwa, pengangkutan adalah Perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.¹⁰ H. M. N. Purwosutjipto pengangkutan adalah Perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan

⁹ Erman Raja guguk, “ *Hukum Ekonomi Indonesia memperkuat Persatuan Nasional, mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperluas kesejahteraan sosial*”. Dalam seminar pembangunan hukum nasional VIII, Bali 14-18 Juli 2003, buku 3, Badan pembinaan hukum Nasional departemen kehakiman RI, Jakarta, 20024, hlm. 252.

¹⁰ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, 1990, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 6-7.

diri untuk membayar uang angkutan.¹¹ Adapun asas perlindungan konsumen dalam Pasal 2 UUPK, yaitu: Asas manfaat ; Asas keadilan; Asas keseimbangan; Asas keamanan dan keselamatan konsumen, dan; Asas kepastian hukum.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Dalam kamus hukum, tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya.¹² Dalam kasus-kasus pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehati-hatian dalam menganalisis siapa yang harus bertanggungjawab dan seberapa jauh tanggung jawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait. Tanggung jawab pelaku usaha diatur dalam Undang-Undang No. 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) Pasal 19 sampai Pasal 28. yaitu diantaranya mengenai prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan (*Liability Based On Fault Principle*) dan prinsip tanggung jawab mutlak (*Absolute Liability Principle*).

Suatu Perusahaan sebagaimana yang terjadi selama ini hanya bertanggung jawab terhadap para pemilik (*shareholders*). Tanggung jawab perusahaan yang semula hanya diukur sebatas pada indikator ekonomi (*economic focused*) dalam laporan keuangan, kini harus bergeser dengan

11 H. M. N. Purwosutjipto, *Pengantar Pokok Hukum Dagang Indonesia: Hukum Pengangkutan*. Djambatan, Jakarta, 1981, hlm. 2.

12 Andi Hamzah, *Kamus Hukum*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2005, hlm. 48.

memperhitungkan faktor-faktor sosial (*social dimentions*) terhadap *stakeholders*, baik internal maupun eksternal. Freeman"s memberikan definisi tentang *stakeholders* yaitu : "any group or individual who can affect or is affected by achievement of the organization"s objectives."¹³

Definisi tersebut menyatakan bahwa *stakeholder* merupakan kelompok / individu yang dapat mempengaruhi dan/atau dipengaruhi oleh suatu pencapaian tujuan tertentu. Teori ini dikemukakan oleh R. Edward Freeman. Menurut Freeman, *stakeholder* memiliki hubungan serta kepentingan terhadap perusahaan. *Stakeholders* merupakan keterikatan yang didasari oleh suatu kepentingan tertentu, membahas mengenai *stakeholders theory* berarti membahas hal-hal yang menyangkut tentang kepentingan dari berbagai pihak. Asumsi mengenai *Stakeholder Theory* menurut Thomas dan Andrew adalah :¹⁴

1. Suatu perusahaan memiliki hubungan dengan banyak kelompok-kelompok konstituen (*Stakeholder*) yang mempengaruhi dan dipengaruhi oleh keputusan perusahaan.
2. Teori ini ditekankan pada sifat alami hubungan dalam proses bagi perusahaan dan *stakeholder*.
3. Kepentingan semua legitimasi *stakeholder* memiliki nilai secara hakiki dan tidak membentuk kepentingan yang di dominasi satu sama lain.
4. Teori ini memfokuskan pada pengambilan keputusan manajerial.

13 Busyra Azheri, *Corporate Social Responsibility (Dari Voluntary Menjadi Mandatory)*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm.112.

14 Nor Hadi, *Corporate Social Responsibility*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, hlm. 94

Apabila didasarkan pada teori Lawrence Meir Friedman, berhasil atau tidaknya penegakan hukum bergantung pada substansi hukum, struktur hukum, dan budaya masyarakat : ¹⁵

1. Substansi Hukum. Substansi berarti produk yang dihasilkan oleh orang, yang berada dalam sistem hukum yang mencakup keputusan yang mereka keluarkan, aturan baru yang mereka susun. Substansi juga mencakup hukum yang hidup (*living law*), bukan hanya aturan yang ada dalam kitab undang-undang (*law books*). Apabila dihubungkan dengan hukum positif yang mengatur tentang kegiatan usaha Go-jek. Substansi hukum tersebut seharusnya dapat mengakomodir kebutuhan saat ini. Semakin pesatnya perkembangan, seharusnya berbanding lurus dengan hukum yang ada. Hukum yang ada tidak sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan masa kini, dapat mengakibatkan tidak efektifnya fungsi hukum itu sendiri.
2. Struktur Hukum atau Pranata Hukum. *Fiat justitia et pcreat mundus*, meskipun dunia ini runtuh hukum harus ditegakkan. Apabila hukum berjalan tetapi tidak didukung dengan aparat penegak hukum yang baik, maka keadilan hanyalah angan-angan. Mentalitas aparat penegak hukum yang lemah mengakibatkan penegakkan hukum tidak berjalan sebagaimana mestinya. Faktor yang mempengaruhi lemahnya mentalitas

15 Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective*, Russell Sage Foundation, New York, 1957, hlm. 68.

aparatus penegak hukum diantaranya lemahnya pemahaman agama, ekonomi, proses rekrutmen yang tidak transparan dan lain sebagainya.

3. Budaya Hukum. Budaya hukum adalah suasana pemikiran sosial dan kekuatan sosial yang menentukan bagaimana hukum digunakan, dihindari, atau disalahgunakan. Budaya hukum erat kaitannya dengan kesadaran hukum masyarakat, semakin tinggi kesadaran hukum masyarakat, maka akan tercipta budaya hukum yang baik dan dapat merubah pola pikir masyarakat mengenai hukum selama ini. Secara sederhana, tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum merupakan salah satu indikator berfungsinya hukum.

Dari uraian di atas, dapat diartikan berfungsinya sebuah hukum merupakan pertanda bahwa hukum tersebut telah mencapai tujuan hukum, yaitu berusaha untuk mempertahankan dan melindungi masyarakat dalam pergaulan hidup. Tingkat efektivitas hukum juga ditentukan oleh seberapa tinggi tingkat kepatuhan warga masyarakat terhadap aturan hukum yang telah dibuat.

F. Metode penelitian.

Metode penelitian merupakan unsur yang mutlak ada dalam suatu penelitian, demikian pula hubungannya dengan penulisan skripsi ini. Metode penelitian adalah prosedur atau cara memperoleh pengetahuan yang

benar atau kebenaran melalui langkah-langkah yang sistematis.¹⁶ Langkah-langkah yang ditempuh dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Spesifikasi penelitian.

Untuk mendekati pokok masalah dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian deskriptif analitis. Menurut Soerjono Soekanto dikatakan, bahwa penelitian yang bersifat deskriptif analitis, dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala tertentu. Ini bertujuan untuk mempertegas hipotesa, agar dapat memperluas teori-teori lama, atau di didalam kerangka menyusun teori-teori baru.¹⁷ Spesifikasi penelitian yang dilakukan peneliti bersifat deskriptif analitis yaitu, suatu metode yang bertujuan untuk menggambarkan suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku kemudian dikaitkan dengan teori-teori hukum dan bagaimana praktek pelaksanaan hukum positif terhadap aspek hukum yang timbul dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek).

2. Metode pendekatan.

¹⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 2.

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986, hlm. 10.

Metode pendekatan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, yaitu suatu penelitian yang menekankan pada ilmu hukum, selain itu juga berusaha menelaah kaidah-kaidah hukum yang berlaku dalam masyarakat, terutama untuk mengkaji ketentuan yang terkait permasalahan yang diteliti. Pada penelitian ini akan dikaji aspek hukum yang berkaitan dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek). Metode penelitian terhadap kegiatan Go-jek, merupakan penelitian hukum normatif adalah penelitian yang mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan. Metode penelitian normatif juga adalah sebagai penelitian doktrinal (*Doctrinal Research*), yaitu penelitian yang menganalisis baik hukum sebagai aturan yang tertulis maupun hukum apakah sebagai suatu kebiasaan atau kepatutan dalam memutuskan suatu perkara hukum.

3. Tahap Penelitian.

Dalam penelitian ini data-data yang dipergunakan oleh penulis untuk menunjang hasil penelitian ini adalah berupa data sekunder, yang diperoleh dengan cara studi kepustakaan, yang menggunakan metode pengumpulan data dari :

- a. Kepustakaan, yaitu suatu penelitian yang dilakukan dengan cara mempelajari, mengkaji, menganalisis bahan-bahan tertulis dan dilakukan untuk hal-hal yang sifatnya teoritis mengenai asas-asas,

konsep-konsep, pandangan-pandangan, dan doktrin-doktrin hukum, meliputi :

- 1) Bahan hukum primer yaitu Undang-Undang Dasar 1945, KUHPerdata, Undang-Undang No. 11 Tahun 2008 Tentang Informasi Transaksi Elektronik, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan, Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 Tentang Usaha Mikro, Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-Undang No. 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas, dan Undang-Undang No. 47 Tahun 2014 Tentang Perasuransian.
- 2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang memberi penjelasan terhadap bahan hukum primer berupa literatur-literatur, jurnal-jurnal hukum, buku-buku, artikel, serta surat kabar.
- 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang ada relevansinya dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek). Diluar hukum yang sedang dipergunakan untuk melengkapi atau menunjang data

penelitian, antara lain internet, situs website, kamus hukum dan ensiklopedia.

- b. Lapangan, penelitian lapangan ini merupakan pengamatan langsung pada kantor PT. Go-jek Indonesia cabang kota Bandung untuk memperoleh data guna menunjang data sekunder.

4. Teknik Pengumpulan Data.

Dalam usaha memperoleh data menggunakan teknik pengumpulan : Penelitian Kepustakaan (*Library Research*), yaitu melakukan penelitian terhadap buku-buku, literatur-literatur, serta peraturan perundang-undangan yang erat kaitannya dengan kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek). Sebagai penunjang dan pelengkap data sekunder, dilakukan pencarian data ke pihak-pihak yang terkait, yaitu mendatangi kantor PT. Go-jek Indonesia cabang kota Bandung untuk memperoleh data-data perusahaan yang diperlukan sebagai penunjang dalam penelitian ini.

5. Alat Pengumpul Data.

Di dalam penelitian pada umumnya dikenal tiga jenis alat pengumpul data, yaitu :

- a. Studi dokumen atau bahan pustaka, yaitu pengumpulan data dengan melakukan *review* terhadap dokumen yang berkaitan dengan masalah tersebut.

b. Pengamatan atau *observasi*, dan

c. *Interview*, yaitu pengumpulan data yang dilakukan dengan mengadakan wawancara pada pihak-pihak yang memiliki informasi dalam pengumpulan data pada saat penelitian.

6. Analisis Data.

Analisis data dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu, dimana analisis memiliki kaitan erat dengan pendekatan masalah yuridis normatif. Sesuai dengan metode pendekatan yang diterapkan, maka data yang diperoleh dari penelitian ini selanjutnya akan dianalisis dengan menggunakan analisis data kualitatif, dalam arti bahwa dalam melakukan analisis terhadap data dilakukan secara menyeluruh, komprehensif, terintegrasi, dan statistik. Metode penafsiran dipergunakan untuk memperhatikan ketentuan-ketentuan yang terkait dan kepastian hukum dari kegiatan usaha ojek berbasis aplikasi atau *online* (Go-jek), maka analisis data yang digunakan adalah sebagai berikut:¹⁸

18 Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum di Indonesia Pada Akhir Abad ke-20*, Alumni, Bandung, 1994, hlm. 152.

- a. Peraturan perundang-undangan yang satu tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lain sesuai dengan asas hukum yang berlaku.
- b. Harus mengacu pada hierarki peraturan perundang-undangan, yaitu peraturan perundang-undangan yang lebih rendah tingkatannya tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang di atasnya atau lebih tinggi tingkatannya.
- c. Mengandung kepastian hukum yang berarti bahwa peraturan tersebut harus berlaku dimasyarakat.
- d. Syarat peraturan perundang-undangan yang baik yaitu yang memenuhi unsur filosofi, sosiologis, dan yuridis.

7. Lokasi Penelitian

a. Perpustakaan

- 1) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Pasundan, Jalan Lengkong Besar No. 17, Kota Bandung, 40261.
- 2) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Padjajaran Bandung, Jalan Dipati Ukur No. 35, Kota Bandung, 40132.
- 3) Badan Perpustakaan Dan Arsip Daerah Provinsi Jawa Barat, Jalan Kawaluyaan Indah II No. 04, Kota Bandung, Jawa Barat, 40285.

b. Lapangan atau Instansi

- 1) Kantor PT. Go-jek cabang kota Bandung, Jalan BKR Raya No. 33, RT. 03 / RW.04, Pasir Luyu, Regol, Kota Bandung, Jawa Barat, 40254.

8. Jadwal Penelitian

Tabel Jadwal Penelitian

No	KEGIATAN	BULAN KE					
		Des-2015	Jan-2015	Feb-2016	Mar-2016	Apr-2016	Mei-2016
1.	Persiapan/ Penyusunan Proposal						
2.	Seminar Proposal						
3.	Persiapan Penelitian						
4.	Pengumpulan Data						
5.	Pengolahan Data						
6.	Analisis Data						
7.	Penyusunan Hasil Penelitian Kedalam Bentuk Penulisan Hukum						
8.	Sidang Komprehensif						
9.	Perbaikan						
10.	Penjilidan						
11.	Pengesahan						

Keterangan: Perencanaan penulisan sewaktu-waktu dapat diubah