

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 perubahan ketiga dijelaskan bahwa Pasal 1 ayat (3) bahwa : “Negara Indonesia adalah Negara Hukum” Hukum yang berlaku di Indonesia merupakan suatu sistem yang masing-masing bagian atau komponen saling berhubungan dalam arti saling memengaruhi dan saling melengkapi untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu ketertiban dan keteraturan manusia dalam masyarakat.¹ Selain tujuan tersebut Indonesia sebagai negara hukum juga memiliki tujuan untuk memajukan kesejahteraan umum terhadap masyarakatnya.

Kesejahteraan umum tersebut berkaitan dengan berbagai aspek yang terdapat di dalam masyarakat baik itu merupakan aspek ekonomi, sosial, politik dan budaya. Dalam aspek ekonomi, pada saat ini negara Indonesia sedang dihadapkan pada pembangunan ekonomi dimana semakin meningkatnya kebutuhan ekonomi masyarakat pada tiap tahunnya. Secara sederhana maka hal tersebut berpengaruh terhadap bidang lainnya yang dapat memberi dampak pada masalah sosial maupun ketertiban sosial seperti sarana

¹ Muhammad Bakri, *Pengantar Hukum Indonesia*, Penerbit IKIP Malang, Malang, 1995, hlm. 13.

transportasi khususnya angkutan darat. Angkutan darat, sebagai bagian dari sistem transportasi, turut memberikan kontribusi dalam meningkatkan perekonomian di suatu wilayah. Ini dapat dilihat bahwa pada umumnya daerah-daerah yang memiliki jaringan angkutan darat, sebagai sarana yang dapat menghubungkan daerah tersebut dengan daerah lain, akan memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih cepat dibandingkan daerah-daerah yang terisolir.²

Manusia sebagai individu pada umumnya bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lainnya dalam tatanan kegiatan sosial yang saling memerlukan interaksi antar sesamanya, baik dalam kawasan yang luas maupun jarak yang relatif jauh. Oleh karena itu, untuk memenuhi kebutuhan hubungan sosial tersebut secara lebih baik, maka sistem transportasi menyediakan berbagai kemudahan, diantaranya berupa :

1. Pelayanan untuk perorangan ataupun kelompok
2. Pertukaran/penyampaian informasi
3. Perjalanan rekreatif
4. Perluasan jangkauan perjalanan sosial
5. Pendekatan jarak, baik antara rumah dengan pusat kegiatan yang lainnya Perluasan kawasan pusat kota ke daerah pinggiran untuk pemencaran pemukiman yang penduduknya masih sedikit.³

² Badan Pusat Statistik, *Statistik Transportasi*, Penerbit, Ryan indah, 2013, hlm. 1.

³ Joetata Hadihardja, dkk, *Sistem Transportasi*, Penerbit, Gunadarma, 1997, hlm. 10.

Kenaikan tingkat volume kendaraan pada setiap tahunnya menjadi salah satu penyebab permasalahan lalu lintas dan alat transportasi angkutan darat umum pada saat ini. Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Badan Pusat Statistika tercatat tingkat kenaikan volume kendaraan di Indonesia pada tahun 2009-2013 sebagai berikut:

Jenis kendaraan	2009	2010	2011	2012	2013	Pertumbuhan pertahun (%)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Mobil penumpang	7 910 407	8 891 041	9 548 866	10 432 259	11 484 514	9,77
Bis	2 160 973	2 250 109	2 254 406	2 273 821	2 286 309	1,42
Mobil barang	4 489 171	4 687 789	4 958 738	5 286 061	5 615 494	5,70
Sepeda motor	52 767 093	61 078 188	68 839 341	76 381 183	84 732 654	12,57
Jumlah	67 336 644	76 907 127	85 601 351	94 373 324	104 118 969	11,51

Pada periode 2009-2013, terdapat peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi yaitu 11,51 persen per tahun. Peningkatan jumlah kendaraan terjadi pada semua jenis kendaraan setiap tahunnya. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi terjadi pada sepeda motor 12,57 persen per tahun diikuti kemudian oleh mobil

penumpang, mobil barang, dan bis masing-masing 9,77 persen, 5,70 persen dan 1,42 persen per tahun.⁴

Hal tersebut berdampak bagi sebagian masyarakat yang semakin sulit untuk menjalankan kebutuhan hidupnya sehari-hari dikarenakan kemacetan lalu lintas dan keterbatasan fasilitas angkutan umum. Angkutan umum merupakan hak sosial masyarakat dan bentuk pelayanan serta fasilitas yang diberikan oleh negara untuk mendukung mobilitas masyarakat bagi pemerintah. Sejauh ini pemerintah sudah mengupayakan berbagai bentuk alat transportasi angkutan umum guna memenuhi kebutuhan dan tuntutan masyarakat akan tetapi hal tersebut dinilai belum cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat seiring dengan meningkatnya taraf hidup dan kualitas hidup masyarakat. Masyarakat membutuhkan alat transportasi angkutan umum yang efisien, fleksibel dan dapat terhindar dari kemacetan lalu lintas.

Menyikapi dan mencermati perkembangan permintaan masyarakat terhadap transportasi baik secara kuantitas maupun kualitas pada saat ini alat transportasi yang dinilai dapat memenuhi kebutuhan dan tuntutan masyarakat tersebut tertuju pada alat transportasi kendaraan roda dua (sepeda motor) yang tidak termasuk kedalam alat transportasi angkutan umum. Namun bagi sebagian orang alat transportasi kendaraan roda dua (sepeda motor) sudah digunakan sebagai kendaraan angkutan umum informal dan bersifat alternatif

⁴ *Ibid.*, hlm. 11

yang diberi nama ojek. Ojek merupakan sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya.⁵

Ojek sudah menjadi alat transportasi favorit bagi sebagian masyarakat dibanding dengan alat transportasi angkutan umum kendaraan roda empat lainnya karena ojek mampu melewati kawasan-kawasan yang tidak bisa dilalui oleh angkutan umum kendaraan roda empat lain nya seperti gang-gang dan jalan-jalan kecil terlebih ojek dianggap lebih cepat karena dapat terhindar dari kemacetan.

Dalam arus era globalisasi dan kecanggihan teknologi pada saat ini harus dapat dimanfaatkan keberadaannya karena sangat membantu dalam meringankan setiap pekerjaan maupun kebutuhan masyarakat yang dibuat menjadi lebih praktis. Manfaat kecanggihan teknologi pada saat ini bukan hanya membantu meringankan pekerjaan saja akan tetapi kemanfaatan kecanggihan teknologi tersebut dapat dijadikan sebagai peluang bisnis oleh perusahaan. Keberadaan ojek pada saat dijadikan peluang bisnis oleh pengusaha untuk mendirikan suatu perusahaan yang bergerak dibidang jasa pelayanan ojek dengan memanfaatkan kecanggihan teknologi untuk membuat suatu aplikasi pada smartphone (*Hand Phone*) yang diberi nama aplikasi GO-JEK.

Menurut Hengky W.Pramana Aplikasi adalah suatu unit perangkat lunak yang dibuat untuk melayani kebutuhan akan beberapa aktivitas seperti

⁵ <http://kbbi.web.id/ojek> diakses pada 5 Agustus 2015, pukul 10.41 WIB.

system perniagaan, *game* pelayanan masyarakat, periklanan, atau semua proses yang hampir dilakukan manusia.⁶ Sedangkan GO-JEK adalah perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi Ojek. GO-JEK bermitra dengan para pengendara Ojek berpengalaman di Jakarta meliputi area JABODETABEK, Bandung, Bali dan Surabaya dan menjadi solusi utama dalam pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja dan berpergian di tengah kemacetan.⁷ Jadi, secara sederhana pengertian aplikasi GO-JEK adalah suatu unit perangkat lunak yang dibuat untuk melayani kebutuhan akan pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja dan berpergian di tengah kemacetan.

Keberadaan GO-JEK itu sendiri pada saat ini masih mengundang kontroversi. Bagi sebagian orang GO-JEK dinilai sangat membantu dalam melakukan kegiatan sehari-hari ditengah kemacetan lalu lintas dan kurangnya ketersediaan angkutan umum, namun bagi sebagian orang keberadaan GO-JEK dinilai merugikan karena dapat mengurangi penghasilan sehari-harinya bagi masyarakat yang berprofesi didalam bidang angkutan umum darat lainnya seperti mobil angkutan umum, bus, dan taksi. Disisi lain juga keberadaan GO-JEK maupun Ojek memiliki masalah dalam hal legalitas. Secara normatif belum terdapat aturan hukum yang mengatur tentang keberadaan GO-JEK maupun Ojek tersebut.

⁶ Hengky W. Pramana, (2006), *Aplikasi Inventory Berbasis Access 2003*, Elex Media Komputindo, Jakarta. hlm. 24.

⁷ <http://www.go-jek.com/faq.html> diakses pada 6 Agustus 2015, pukul 3.15 WIB.

Kasus mengenai GO-JEK pada saat ini yaitu kisruh antar GO-JEK dan tukang Ojek tradisional. Salah satu hal yang menjadi masalah dan faktor terjadinya friksi antara pengemudi GO-JEK dengan tukang ojek lokal adalah wilayah operasi mereka. Tukang ojek merasa dengan adanya GO-JEK, lahan untuk beroperasi mereka menjadi berkurang. Lebih mengesankan lagi, konflik ini sudah mengarah pada ancaman maupun serangan secara fisik. Menurut CEO GO-JEK, Nadiem Makarim, pegawainya sudah banyak mendapatkan ancaman dari tukang ojek. Hal ini disikapi dengan memberikan pesan untuk para pegawainya agar waspada di daerah-daerah tertentu. Bahkan ada kisah dari seorang konsumen yang sudah memesan layanan GO-JEK, yang mengalami konflik ini. Saat pengemudi GO-JEK tiba di tempatnya menunggu, tukang ojek lokal mengusirnya bahkan mengancam mereka untuk pergi dari tempat tersebut.⁸

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan terdapat syarat angkutan umum yaitu harus memenuhi: Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Pengujian Kendaraan Bermotor, Perlengkapan Kendaraan Bermotor, Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor sedangkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan pada Pasal 9 dijelaskan bahwa mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang paling sedikit harus memenuhi

⁸ <http://www.duniaku.net> 14 juni 2015, Hawke, "Betulkah GO-JEK Lebih Unggul dari Tukang Ojek Lokal?", diakses pada 14 September 2015, Pukul 4.56 WIB.

persyaratan: tersedianya tangga untuk naik dan turun, tersedianya tempat duduk dan/atau pegangan tangan untuk semua Penumpang, terlindungi dari sinar matahari dan/atau hujan dan tersedianya sirkulasi udara. Sejauh ini Ojek yang sudah ada belum ada aturan hukum yang melindunginya hal tersebut menimbulkan telah terjadinya kekosongan hukum guna melindungi pengendara GO-JEK dan pengguna jasa ojek apabila terjadi pelanggaran hukum.

Peranan hukum sangat diperlukan sekali dalam penyelenggaraan sistem transportasi. Aspek hukum merupakan aspek utama dalam penyelenggaraan sistem transportasi. Sehubungan dengan legalitas baik mulai dari perencanaan, analisis, operasi hingga kontrol operasi untuk mendapatkan suatu interaksi sistem transportasi dengan pelayanan optimum, dalam arti efisien dan adil terhadap segala unsur apapun komponen yang terlibat secara langsung ataupun tidak langsung dalam penyelenggaraan sistem transportasi. Oleh karena itu secara mutlak perlu landasan hukum yang proposional, sehingga faktor-faktor destruktif dalam penyelenggaraan sistem transportasi dapat dihindari, sementara kemanfaatan yang diciptakan dapat dioptimalkan demi kesejahteraan masyarakat.⁹

Sejauh ini belum ada penelitian yang membahas atau meneliti mengenai prospek pengaturan hukum atas transaksi pelayanan GO-JEK dihubungkan dengan perlindungan hukum bagi penyedia layanan GO-JEK

⁹ *Op.cit.* Joetata Hadihardja,dkk, hlm. 12.

dan pengguna jasa GO-JEK berdasarkan ketentuan perundang-undangan di Indonesia. Adapun penelitian lain yang membahas mengenai GO-JEK antara lain dengan judul **PERLINDUNGAN KESELAMATAN DAN HAK PRIVASI PENGGUNA LAYANAN GO-JEK DIKAITKAN DENGAN PEMBERLAKUAN KLAUSULA EKSONERASI** yang ditulis oleh Tiara Nabila jurusan Hukum Bisnis dan Investasi Fakultas Hukum Universitas Kristen Maranatha dan penelitian yang berjudul **HUBUNGAN HUKUM DAN PEMENUHAN HAK-HAK MITRA USAHA ANTARA PT.GOJEK INDO DAN PENGENDARA DITINJAU DARI PERUNDANG-UNDANGAN** yang ditulis oleh Maryna January jurusan Hukum Bisnis dan Investasi Fakultas Hukum Universitas Kristen Maranatha.

Penulis menyatakan bahwa penelitian-penelitian yang disebutkan tersebut memiliki sudut pandang dan objek penelitian yang berbeda dengan yang dilakukan penulis untuk penelitian ini.

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas maka penulis tertarik untuk melakukan tinjauan secara normatif dan menguraikan pembahasan mengenai **“PROSPEK PENGATURAN HUKUM ATAS TRANSAKSI PELAYANAN GO-JEK DIHUBUNGKAN DENGAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENYEDIA LAYANAN GO-JEK DAN PENGGUNA JASA GO-JEK BERDASARKAN KETENTUAN PERUNDANG-UNDANGAN DI INDONESIA”**.

B. Identifikasi Masalah

1. Bagaimana seharusnya pengaturan hukum atas transaksi layanan GO-JEK?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi penyedia jasa dan pengguna jasa GO-JEK di Indonesia?

C. Tujuan Penulisan

1. Untuk mengetahui dan memahami seharusnya pengaturan hukum atas transaksi layanan GO-JEK
2. Untuk mengetahui dan memahami perlindungan hukum bagi penyedia jasa dan pengguna jasa GO-JEK di Indonesia

D. Manfaat Penulisan**1. Manfaat Teoritis**

Hasil penelitian ini secara teoritis diajukan untuk dapat memberikan kontribusi terhadap ilmu hukum serta memberi pemahaman mengenai pengaturan hukum atas transaksi GO-JEK dan perlindungan hukum bagi penyedia jasa dan pengguna jasa GO-JEK. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi bagi peneliti lain yang hendak melakukan penelitian sejenis.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran bagi mereka penyedia jasa GO-JEK dan pengguna jasa GO-JEK, agar tidak terjadi penyimpangan serta pelanggaran perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

E. Kerangka Pemikiran

Berangkat dari dasar filosofi penelitian ini terdapat di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pada Pasal 1 ayat (3) bahwa : “Negara Indonesia adalah Negara Hukum” dengan kata lain segala sesuatunya harus didasarkan kepada aturan hukum yang berlaku di negara ini. Pada masa Yunani kuno pemikiran tentang negara hukum dikembangkan oleh filsuf Yunani kuno seperti Plato dan Aristoteles menguraikan bentuk-bentuk pemerintahan yang dapat diselenggarakan; pemerintahan yang dibentuk melalui jalur hukum, dan pemerintahan yang terbentuk tidak melalui jalur hukum.

Konsep negara hukum menurut Aristoteles adalah negara yang berdiri diatas hukum yang menjamin keadilan kepada warga negaranya. Keadilan merupakan syarat bagi tercapainya kebahagiaan hidup untuk warga negaranya, dan sebagai dasar dari pada keadilan itu perlu diajarkan rasa susila kepada setiap manusia agar ia menjadi warga negara yang baik. Dan bagi Aristoteles yang memerintah dalam negara bukanlah manusia

sebenarnya, melainkan fikiran yang adil, sedangkan penguasa sebenarnya hanya pemegang hukum dan keseimbangan saja.¹⁰

Sebagai negara hukum seharusnya menurut paham penulis sudah seharusnya dibentuk suatu aturan hukum yang mengatur tentang GO-JEK maupun Ojek mengingat hukum tersebut menjamin keadilan kepada warga negaranya.

Sejalan dengan hal tersebut Menurut Plato merumuskan teorinya tentang hukum sebagai sarana keadilan, demikian:

1. Hukum merupakan tatanan terbaik untuk menangani dunia fenomena yang penuh situasi ketidakadilan
2. Aturan-aturan hukum harus dihimpun dalam suatu kitab, supaya tidak muncul kekacauan hukum
3. Setiap Undang-Undang harus didahului *preamble* tentang motif dan tujuan Undang-Undang tersebut.

Manfaatnya adalah agar rakyat dapat mengetahui dan memahami kegunaan menaati hukum itu, dan insaf tidak baik menaati hukum hanya karena takut dihukum.¹¹

Menurut Friedrich Karl von Savigny, hukum timbul bukan karena perintah penguasa atau kebiasaan, tetapi karena perasaan keadilan yang

¹⁰ <http://prabugomong.com/2010/09/19/teori-negara-hukum/> diakses pada 13 september 2015, Pukul 10.17 WIB.

¹¹ Satjipto Rahardjo, *Teori Hukum, strategi tertib manusia lintas ruang dan generasi*, 2010 penerbit Genta Publishing, 2010 hlm. 40.

terletak di dalam jiwa bangsa itu. Jiwa bangsa itulah yang menjadi sumber hukum. Karena itu, Savigny mengeluarkan pendapatnya yang amat terkenal bahwa *“Law is and expression of the common consciousness or spirit of people”* hukum itu tidak dibuat tetapi tumbuh bersama masyarakat (*das rechts wird nicht gemacht, es ist und wird mit dem volke*).¹²

Mochtar Kusuma Atmadja mengatakan bahwa “hukum tidak hanya kompleks kaidah dan asas yang mengatur, tetapi juga meliputi lembaga-lembaga dan proses yang diperlukan untuk mewujudkan berlakunya hukum itu dalam kenyataan.¹³ Hukum merupakan “sarana pembaharuan masyarakat” didasarkan kepada anggapan bahwa adanya keteraturan atau ketertiban dalam usaha pembangunan dan pembaharuan itu merupakan suatu yang diinginkan atau dipandang (mutlak) perlu. Anggapan lain yang terkandung dalam konsepsi hukum sebagai sarana pembaharuan adalah bahwa hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang bisa berfungsi sebagai alat (pengatur) atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia ke arah yang dikehendaki oleh pembangunan dan pembaharuan.”

Berdasarkan konteks di atas menunjukkan ada 2 (dua) inti pokok Teori Hukum Pembangunan yang diciptakan oleh Mochtar Kusumaatmadja, yaitu:

1. Ketertiban atau keteraturan dalam rangka pembaharuan atau pembangunan merupakan sesuatu yang diinginkan, bahkan dipandang mutlak adanya.

¹² Lily Rasjidi, *Dasar-dasar Filsafat dan Teori Hukum*, Bandung Citra Aditya Bakti, 2007. hlm. 63.

¹³ Shidarta. *Mochtar Kusuma-Atmadja dan Teori Hukum Pembangunan Eksistensi dan Implikasi*. Jakarta: Epistema Intitute, 2012, hlm. 19.

2. Hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat berfungsi sebagai alat pengatur atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia yang dikehendaki ke arah pembaharuan.

Pada dasarnya Teori Hukum Pembangunan memberikan dasar fungsi hukum sebagai “sarana pembaharuan masyarakat” (*law as a tool social engineering*) dan hukum sebagai suatu sistem sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai negara yang sedang berkembang.

Menurut Satjipto Rahardjo, pemikiran hukum perlu kembali pada filosofi dasarnya, yaitu hukum untuk manusia. dengan hukum progresif nya yang menegaskan bahwa hukum adalah suatu institusi yang bertujuan mengantarkan manusia kepada kehidupan yang adil, sejahtera dan membuat manusia bahagia.¹⁴ Berdasarkan hal itu, maka kelahiran hukum bukan untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih luas, yaitu; untuk harga diri manusia, kebahagiaan, kesejahteraan dan kemuliaan manusia. Itulah sebabnya ketika terjadi permasalahan didalam hukum, maka hukumlah yang harus ditinjau dan diperbaiki, bukan manusia yang dipaksa-paksa untuk dimasukkan kedalam skema hukum.¹⁵

Dari ketiga pemikiran tersebut dapatlah ditarik suatu gambaran secara sederhana bahwa hukum yang berlaku saat ini khususnya yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat ini tidak efektif karena tidak

¹⁴A.M. Mujahidin, 2007, “*Hukum Progresif: Jalan Keluar dari Keterpurukan Hukum di Indonesia*”, Varia Peradilan, Tahun ke XXII No. 257, hlm. 52.

¹⁵Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Progresif*, Kompas, Jakarta, 2010, hlm. 9.

memenuhi kebutuhan dan perkembangan kehidupan masyarakat pada saat ini. Maka perlulah suatu pembentukan hukum baru yang mengatur dan mengikuti perkembangan masyarakat pada saat ini agar hukum tersebut dijadikan sebagai alat perubahan sosial, mengubah masyarakat ke arah yang lebih baik, baik secara pribadi maupun dalam hidup masyarakat

Adapun Asas Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang perlu diperhatikan adalah:

1. Asas Legalitas

Asas legalitas dalam setiap Negara Hukum, dipersyaratkan berlakunya asas legalitas dalam segala bentuknya (*due process of law*), yaitu bahwa segala tindakan pemerintahan harus didasarkan atas peraturan perundang-undangan yang sah dan tertulis. Peraturan perundangundangan tertulis tersebut harus ada dan berlaku lebih dulu atau mendahului tindakan atau perbuatan administrasi yang dilakukan.¹⁶

2. Asas Transparan

Asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁶ :<http://www.jimly.com/pemikiran/makalah?page=5>, Jimly Asshiddiqie, Makalah Konsep Negara Hukum Indonesia, pada 13 september 2015, Pukul 23.53 WIB.

3. Asas Akuntabel

Asas akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

4. Asas Berkelanjutan

Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

5. Asas Partisipatif

Asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

6. Asas Bermanfaat

Asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

7. Asas Efisien

Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

8. Asas Seimbang

Asas seimbang adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban Pengguna Jasa dan penyelenggara.

9. Asas Terpadu

Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.

10. Asas Mandiri

Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Dengan adanya suatu aturan hukum maka tujuan dari hukum itu sendiri terpenuhi yaitu keadilan, kepastian, dan kemanfaatan.

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan dalam penulisan ini adalah pendekatan konseptual (*Conceptual Approach*) sehingga dalam penulisan ini penulis merujuk kepada prinsip-prinsip hukum, prinsip ini dapat ditemukan

dalam pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum, meskipun tidak secara eksplisit, konsep dapat juga ditemukan di dalam undang-undang. Hanya saja dalam mengidentifikasi prinsip tersebut penulis harus terlebih dahulu memahami konsep tersebut melalui pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang ada.¹⁷

2. Sumber Data dan Jenis Data

Penelitian ini merupakan penelitian kepustakaan dalam upaya mencari data sekunder dengan menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

1. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang mengikat sifatnya, yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan angkutan umum.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder yaitu bahan-bahan yang bersumber dari pendapat ilmiah para sarjana, dan literatur lainnya yang ada kaitannya dengan transportasi khususnya mengenai GO-JEK. Secara runtut dapat ditulis sebagai berikut:

- a. Buku-buku teks yang ditulis oleh para pakar dan ahli hukum yang berpengaruh;
- b. Jurnal-jurnal dan makalah hukum;

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta:Pernada Media Group, 2005, hlm. 178.

- c. Pendapat para sarjana;
- d. Berbagai kasus hukum yang berkaitan dengan ojek, khususnya dengan GO-JEK.
- e. legalitas ojek sebagai angkutan umum; dan
- f. Hasil-hasil dari Simposium.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan yang digunakan untuk memperjelas suatu persoalan atau suatu istilah yang ditemukan pada bahan-bahan hukum primer dan sekunder yang terdiri dari kamus hukum, kamus bahasa, dan dokumen tertulis lainnya

3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang digunakan untuk memperoleh sumber hukum primer dalam penelitian ini dilakukan dengan cara mengumpulkan, mencari, menginventarisasi, mengkaji dan melakukan penelusuran studi kepustakaan yang berhubungan dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang legalitas angkutan umum khususnya GO-JEK.

Untuk memperoleh bahan hukum sekunder dan tersier diperoleh dengan cara melakukan studi literatur di berbagai tempat, dokumen, jurnal, artikel, dan berbagai bahan yang didapat dari internet yang memiliki kaitan dengan topik dan permasalahan yang diangkat.

4. Analisis Data

Untuk analisis bahan hukum, setiap bahan-bahan hukum yang diperoleh akan saling dihubungkan dengan pokok masalah, kemudian diuraikan dan kemudian disajikan kedalam bentuk tulisan ilmiah yang disusun secara sistematis mengikuti alur sistematika pembahasan yang selanjutnya dapat memberikan jawaban atas permasalahan terkait GO-JEK.

Data dianalisis dengan metode yuridis kualitatif, yaitu data yang diperoleh selanjutnya disusun secara kualitatif untuk mencapai kejelasan masalah yang dibahas dengan tidak menggunakan rumus matematis.¹⁸ Dengan kata lain, data yang diperoleh akan dianalisis menggunakan studi kepustakaan dengan berdasarkan norma-norma, tidak menggunakan statistik, namun menggunakan penafsiran.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan penelitian ini terbagi dalam lima bab, dan secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I : Pendahuluan

Bab ini merupakan pendahuluan yang menguraikan tentang latar balakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat

¹⁸Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Cetakan ke – 11. Jakarta : Raja Grafindo Persada, 2009. hlm. 18.

penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan

BAB II :Tinjauan Pustaka

Pada bab ini akan diuraikan mengenai teori-teori yang relevan dengan penelitian yang diangkat penulis.

BAB III: Perlindungan hukum penyedia dan pengguna jasa alat transportasi umum darat roda dua.

Pada bab ini akan diuraikan mengenai pengaturan transaksi pelayanan GO-JEK dihubungkan dengan perlindungan hukum bagi penyedia layanan GO-JEK.

BAB IV : Pembahasan dan Analisa

Pada bab ini akan menguraikan mengenai PROSPEK PENGATURAN HUKUM ATAS TRANSAKSI PELAYANAN GO-JEK DIHUBUNGAN DENGAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENYEDIA LAYANAN GO-JEK DAN PENGGUNA JASA GO-JEK BERDASARKAN KETENTUAN PERUNDANG-UNDANGAN.

BAB V : Penutup

Pada bab ini menyajikan kesimpulan dan saran dimana kesimpulan dan saran merupakan jawaban atas Identifikasi masalah, sedangkan saran merupakan usulan yang operasional, konkrit, dan praktis serta merupakan kesinambungan atas identifikasi masalah

