

## **PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR BERBASIS APLIKASI ATAS TERJADINYA KECELAKAAN KERJA**

Fitria A'yunina Ramadhanti, Universitas Merdeka Pasuruan, fitriaayunina1499@gmail.com

Yudhia Ismail, Universitas Merdeka Pasuruan, yudhiaismail@unmerpas.ac.id

Kristina Sulatri, Universitas Merdeka Pasuruan, kritisasulatri@unmerpas.ac.id

**Abstrak:** Permasalahan lalu lintas merupakan permasalahan yang tidak hanya dihadapi oleh negara-negara maju namun juga negara-negara berkembang seperti Indonesia. Tidak hanya mencakup pelanggaran lalu lintas, tetapi juga kecelakaan, kemacetan lalu lintas, dan polusi udara. Terdapat 1.702 pengendara ojek *online* yang terlibat sebagai korban maupun pelaku dari kecelakaan lalu lintas tersebut. Kesalahan manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan, mengingat hampir semua tabrakan diawali dengan pelanggaran rambu lalu lintas. Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga. Suatu kemungkinan dapat terjadi pada pengemudi ojek *online* terbebas dari tanggung jawab atas kerugian fisik yang diderita oleh penumpang karena kecelakaan yang terjadi semata-mata bukan karena kesalahan pengemudi, melainkan korban sendiri. Selain itu, kecelakaan yang sering terjadi akibat dari kesalahan penumpang/pihak ketiga pada umumnya dikarenakan hewan dan/atau orang lain yang tanpa sengaja mengganggu aktivitas kendaraan bermotor.

**Kata Kunci:** Kecelakaan; Lalu Lintas; Tanggung Jawab

**Abstract:** Traffic problems are problems that are not only faced by developed countries but also developing countries such as Indonesia. It not only includes traffic violations, but also accidents, traffic jams and air pollution. There were 1,702 online motorcycle taxi drivers who were involved as victims or perpetrators of these traffic accidents. Human error is the main cause of accidents, considering that almost all collisions begin with traffic signal violations. Article 234 Paragraph (3) letter b of the LLAJ Law states that accidents that occur are caused by the behavior of the victim himself or a third party. It is possible that online motorcycle taxi drivers will be free from responsibility for physical losses suffered by passengers due to accidents that occur solely not because of the driver's fault, but rather the victim's own. Apart from that, accidents that often occur as a result of passenger/third party error are generally caused by animals and/or other people accidentally interfering with motorized vehicle activities.

**Keywords:** Accident; Traffic; Responsibility

### **PENDAHULUAN**

Hukum merupakan peraturan wajib yang mengatur perilaku manusia dalam masyarakat, dan ditetapkan oleh otoritas publik yang berwenang. Keberadaan peraturan dan norma hukum dalam masyarakat diperlukan untuk mengatur kepentingan masyarakat. Saat ini permasalahan lalu lintas di Indonesia menjadi lebih serius dan berskala besar dibandingkan tahun-tahun sebelumnya, tidak hanya mencakup pelanggaran lalu lintas, tetapi juga kecelakaan, kemacetan lalu lintas, dan polusi udara sehingga menjadi suatu permasalahan yang cukup serius untuk ditangani dan diberikan solusi yang tepat.<sup>1</sup>

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mengumumkan jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia pada tahun 2021 mencapai 103.645 kasus. Jumlah tersebut lebih tinggi dibandingkan data tahun 2020 yang jumlah kecelakaan lalu lintasnya mencapai 100.028 kasus. Berdasarkan jenis kendaraan, motor menyumbang angka kecelakaan lalu lintas tertinggi yaitu sebesar 73%. Selanjutnya adalah angkutan barang dengan 12%.<sup>2</sup> Budi Setyadi selaku Sekretaris

---

<sup>1</sup> Arif Budiarto dan Amirotul M.H Mahmudah, *Rekayasa Lalu Lintas*, (Solo : UNS Press, 2007), hal. 3

<sup>2</sup> Vika Azkiya Dihni, "Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor", Artikel Hukum Databoks, 24 Maret 2022,

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menjelaskan bahwa 12% kecelakaan angkutan barang tersebut merupakan kecelakaan kerja, yang mana pengemudi sedang bekerja dan bertugas untuk mengirimkan barang-barang ke tempat tujuan. Sedangkan dari 73% kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh motor 30% adalah kecelakaan kerja dan sisanya adalah rata-rata disebabkan oleh pengemudi di bawah umur (anak-anak) yang belum memiliki Surat Izin Mengemudi dan belum layak untuk mengendarai kendaraan bermotor.<sup>3</sup>

Sebelum diundangkannya UU LLAJ, aturan beserta pemberian sanksi pidana akibat kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP. Kedua pasal tersebut menjadi usang dengan diperkenalkannya dan diterapkannya UU LLAJ sesuai dengan asas *lex specialis derogat lex generalis* (aturan hukum yang khusus didahulukan dari aturan hukum yang umum; khususnya Pasal 310 LLAJ UU menggantikan KUHP. LLAJ yang merupakan singkatan dari lalu lintas dan angkutan jalan memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan memfasilitasi integrasi dan pembangunan nasional. LLAJ, sebagai komponen penting infrastruktur transportasi nasional, harus memanfaatkan kemampuannya secara efektif untuk mendorong pertumbuhan ekonomi dengan meningkatkan keamanan, kesejahteraan, dan ketertiban.

Pemerintah Indonesia berupaya meningkatkan keamanan penggunaan LLAJ guna memajukan kesejahteraan warganya di berbagai sektor. Keamanan ini menyangkut perlindungan individu saat menggunakan jalan raya dan infrastruktur terkait. Peraturan hukum di bidang LLAJ, termasuk undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan menteri, dan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, menetapkan standar keselamatan LLAJ.

Kurangnya kesadaran masyarakat di kalangan pengendara merupakan faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas dan tabrakan. Keterlibatan aktif pengguna jalan dalam menciptakan kondisi yang mendukung lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar adalah hal yang paling penting. Ketertiban lalu lintas berkaitan dengan fasilitasi ketertiban penggunaan jalan oleh individu dan ditandai dengan niat untuk menghindari tabrakan lalu lintas. Oleh karena itu, pemeliharaan keselamatan dan ketertiban bergantung pada manajemen lalu lintas yang efisien. Peraturan terkait LLAJ mempunyai arti penting tidak hanya dalam kaitannya dengan peraturan perundang-undangan tetapi juga dalam ranah penegakan hukum, mengingat undang-undang tidak mempunyai kemampuan untuk menegakkan dirinya sendiri. Hingga 16 Mei 2023, tercatat total 5.894 kecelakaan lalu lintas terjadi di Indonesia dan menewaskan 726 orang. Kepala Biro Penerangan Masyarakat Mabes Polri (Karopenmas Mabes Polri) Brigjen Ahmad Ramadhan menekankan adanya korelasi yang diharapkan antara arus repatriasi tahun 2023 dengan peningkatan kecelakaan lalu lintas.<sup>4</sup> Tercatat kasus kecelakaan lalu lintas yang meninggal dunia sebanyak 113 kasus di tahun 2021. Jumlah tersebut meningkat jika dibandingkan 97 kasus yang tercatat di tahun 2020. Totalnya 2.063 kasus kecelakaan lalu lintas yang terjadi antara tahun 2020-2021 dan terdapat 2.320 kendaraan roda dua (motor) yang ikut terlibat dari jumlah tersebut. Terdapat 1.702 pengendara ojek *online* yang terlibat sebagai korban maupun pelaku dari kecelakaan lalu lintas tersebut.<sup>5</sup>

---

<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalu-lintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor>, diakses pada tanggal 30 Mei 2023

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> <https://nasional.kompas.com/read/2023/05/16/16520331/evaluasi-mudik-lebaran-2023-tercatat-726-korban-jiwा-akibat-kecelakaan-lalu>, diakses pada tanggal 17 Mei 2023

<sup>5</sup>[https://repositori.uinalauddin.ac.id/25046/1/Rachmawati%20ARIFA%20YAHYA\\_70200117072.pdf](https://repositori.uinalauddin.ac.id/25046/1/Rachmawati%20ARIFA%20YAHYA_70200117072.pdf), diakses pada tanggal 10 Januari 2024.

Kesalahan manusia merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan, mengingat hampir semua tabrakan diawali dengan pelanggaran rambu lalu lintas. Kelalaian yang disengaja, ketidaktahuan, kegagalan dalam menaati, atau berpura-pura tidak mengetahui ketentuan terkait adalah penyebab paling umum terjadinya pelanggaran. Apalagi tidak jarang pengendara yang lalai dan ceroboh saat mengoperasikan kendaraan bermotor. Ketika terjadi tabrakan lalu lintas, penting untuk menetapkan tanggung jawab pengendara yang lalai, khususnya sehubungan dengan kerugian yang diderita pihak yang dirugikan. Namun berlaku kondisi tertentu yang mengecualikan tanggung jawab ini dari kompensasi wajib dan membatalkannya, sebagaimana dimaksud dalam huruf 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ : “disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga.”

Dalam penelitian ini, penulis menitikberatkan pada Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ bahwa kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga. Penelitian ini menjadi sangat menarik untuk dikaji setelah adanya kasus penumpang Maxim mendapatkan santunan setelah alami kecelakaan di Pekanbaru pada tanggal 24 Maret 2023. Seorang penumpang Maxim mengalami kecelakaan tunggal di Jalan Soekarno Hatta pada saat melakukan perjalanan bersama mitra driver Maxim. Hal itu disebabkan karena kelalaian penumpang yaitu pakaian dari penumpang yang terlalu besar dan lebar tersangkut rantai motor dan mengganggu jalannya sistem pada kendaraan bermotor, sehingga membuat penumpang terhempas dan terlempar dari kendaraan dan mengalami luka-luka di bagian kepala dan harus dirawat di Rumah Sakit selama 6 (enam) hari. Sementara itu, total biaya pengobatan sebesar Rp. 26.826.849 rupiah langsung diberikan Maxim melalui YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia) kepada korban untuk meringankan musibah yang dialaminya secara sukarela. Pengguna aplikasi ojek *online* Maxim mendapatkan santunan pengobatan akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dialaminya. Pemberian santunan tersebut semata-mata murni karena pemberian yang diberikan oleh penyedia jasa, terlepas dari siapa yang bersalah antara pengemudi dan korban. Maxim memberikan santunan tersebut atas dasar kekeluargaan dengan cara mediasi, yang mana pihak Maxim secara sukarela memberikan santunan tersebut untuk meringankan biaya atas kecelakaan yang dialami korban.<sup>6</sup> Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor berbasis aplikasi atas terjadinya kecelakaan kerja ditinjau dari Pasal 234 Ayat (3) Huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana analisa yuridis terhadap tanggung jawab penyedia jasa atas terjadinya kecelakaan kerja?

## **METODE**

Penelitian hukum pada dasarnya adalah upaya ilmiah yang metodis dan terstruktur yang berakar kuat pada pendekatan dan aliran pemikiran tertentu. Tujuan utama dari upaya ini adalah untuk menganalisis dan menyelidiki secara kritis fenomena hukum tertentu, yang memerlukan penyelidikan ekstensif terhadap fakta hukum dan upaya kolaboratif untuk mengembangkan penyelesaian atas tantangan yang timbul dari situasi ini. Penulis menggunakan metodologi penelitian hukum normatif dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan

---

<sup>6</sup><https://riaupos.jawapos.com/pekanbaru/24/03/2023/297611/kronologi-penumpang-maxim-dapat-santunan-usai-alami-kecelakaan-di-pekanbaru.html>, diakses pada tanggal 24 Maret 2023

kombinasi metodologi undang-undang dan berbasis kasus. Pendekatan undang-undang memerlukan analisis mendalam terhadap semua peraturan perundang-undangan yang relevan dengan permasalahan atau penyelidikan hukum yang dibahas. Secara bersamaan, pendekatan kasus melibatkan pemeriksaan kasus-kasus hukum yang berkaitan dengan permasalahan yang ditangani.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Bentuk Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Berbasis Aplikasi Atas Terjadinya Kecelakaan Kerja Ditinjau dari Pasal 234 Ayat (3) Huruf b Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

Perlindungan hukum diprioritaskan untuk menjaga kehormatan dan martabat subjek hukum (HAM) serta mengakui hak asasinya. Ia memandang hukum sebagai kumpulan peraturan yang dimaksudkan untuk melindungi masyarakat dari perilaku sewenang-wenang dan sewenang-wenang. Perlindungan hukum dalam konteks ini merujuk secara spesifik pada *safeguarding* melalui penerapan tindakan hukum. Hal ini menyangkut tanggung jawab dan hak individu dalam kapasitasnya sebagai subjek hukum ketika berinteraksi dengan orang lain dan lingkungannya. Orang perseorangan, sebagai badan hukum, mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk melakukan proses hukum. Perlindungan hukum terdiri dari tindakan preventif dan hukuman, yang meliputi intervensi tertulis dan lisan. Hal ini merupakan wujud salah satu tujuan hukum yang merangkum pengertian bahwa hukum dirancang untuk memberikan manfaat, kedamaian, keadilan, ketertiban, dan kepastian.

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor merupakan dampak langsung dari semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat akan transportasi yang efisien, seiring dengan meningkatnya mobilitas pengguna kendaraan bermotor. Transportasi perkotaan merupakan landasan penting yang memfasilitasi pergerakan masyarakat dalam wilayah perkotaan. Namun demikian, menjamurnya kendaraan bermotor secara signifikan memperburuk kemacetan lalu lintas, khususnya di wilayah metropolitan. Kesulitan yang dihadapi pengendara saat melintasi jalan raya antara lain polusi, masalah parkir, dan manajemen lalu lintas. Beberapa individu tertentu mungkin memandang kendala tersebut sebagai peluang bisnis yang potensial dan memilih untuk berkariir sebagai pengemudi angkutan sepeda motor.

Ojek, sebuah moda transportasi umum yang beroperasi dari titik pertemuan yang telah ditentukan, seringkali ditempatkan di persimpangan jalan pemukiman yang menyediakan akses langsung ke jalan raya kota besar. Efektivitas transportasi sepeda motor bergantung pada kemampuannya melintasi jalan raya yang padat. Menjamurnya aplikasi transportasi online dapat dikaitkan dengan dampak kemajuan teknologi terhadap rutinitas dan perilaku individu. Beraneka ragam perusahaan, seperti Gojek, Grab, Uber, Blue-jek, Maxim, dan lain-lain, menyediakan "ojol" atau layanan transportasi sepeda motor online.

Ojek *online* dibedakan berdasarkan perlengkapan berkendaranya, termasuk rompi dan helm, yang seringkali dibuat dengan warna dan corak yang unik. Kelelahan sangat mengganggu kemampuan berkendara aman para pengemudi ojek online, menurut Tiara Nurhafizhah dkk. (62,5%). Ketidakadilan dalam waktu istirahat, total jarak yang ditempuh, usia, dan jam kerja yang berkontribusi terhadap kelelahan dapat mengakibatkan hasil yang tidak menguntungkan, seperti kecelakaan.

Elemen penting lainnya yang berkontribusi terhadap peningkatan kejadian kecelakaan yang melibatkan ojek *online* adalah penggunaan ponsel pintar saat mengoperasikan kendaraan bermotor, seperti dilaporkan oleh 54,5% pengemudi ojek online. Banyaknya pengemudi ojek *online* berkontribusi terhadap besarnya risiko yang ditimbulkan oleh maraknya penggunaan ponsel pintar saat bepergian.<sup>7</sup> *Smartphone* merupakan instrumen yang sangat diperlukan dalam menunjang kinerja para operator jasa transportasi ojek *online*. Meski demikian, menggunakan ponsel pintar saat mengoperasikan kendaraan bermotor adalah tindakan yang tidak rasional karena berpotensi mengganggu konsentrasi. Mengoperasikan kendaraan bermotor memerlukan perhatian yang rasional dan tidak terbagi-bagi guna menghindari terjadinya tabrakan dan akibat-akibat buruk lainnya.

Penyedia jasa transportasi *online* mempunyai peran penting dalam pencegahan kecelakaan dengan berperan sebagai badan pengawas angkutan ojek *online*. Sebagai upaya preventif, penyedia layanan ini dapat memberikan instruksi keselamatan berkendara kepada pengemudi ojek *online* yang berafiliasi dengan platform mereka. Menjalin kemitraan dengan lembaga atau konsultan pelatihan mengemudi, seperti Rifat Driver Labs (PT. Sarana Aman Berkendara), dapat secara efektif melaksanakan program keselamatan berkendara yang menggabungkan fungsi darurat untuk menumbuhkan kesadaran yang lebih tinggi akan keselamatan pribadi. Selain itu, untuk mendorong rehabilitasi pasca kecelakaan, penyedia layanan ojek *online* dapat mempertimbangkan untuk menjalin aliansi dengan lembaga asuransi seperti Allianz dan/atau Jasa Raharja. Hal ini akan menjamin keselamatan dan kesejahteraan pengemudi dan penumpang.<sup>8</sup>

Kecelakaan jarang terjadi secara kebetulan, sebaliknya hal-hal tersebut biasanya menunjukkan sebab-sebab yang jelas. Penting untuk menganalisis dan mengidentifikasi penyebab bencana untuk mencegahnya, setelah itu tindakan pencegahan harus dilaksanakan. Kecelakaan disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk cuaca, kondisi jalan, kerusakan mekanis atau masalah teknis pada kendaraan, dan kesalahan manusia. Menurut Raharjo, sebagaimana dirujuk Reza Yudhistira Adi Pratama dan Herry Koesyanto, ada tiga komponen utama yang menyumbang terjadinya kecelakaan lalu lintas:

1. Manusia
2. Kendaraan;
3. Kondisi jalan dan cuaca.<sup>9</sup>

Kecelakaan juga dapat disebabkan oleh keterlibatan manusia, karena performa berkendara dapat dipengaruhi oleh berbagai faktor yang melibatkan aspek fisiologis dan psikologis. Dalam kasus dimana elemen psikologis terdiri dari atribut mental, sikap, pengetahuan, dan kemampuan, faktor-faktor ini mendominasi. Sebaliknya, faktor fisiologis termasuk, namun tidak terbatas pada, penglihatan, pendengaran, persepsi penciuman, dan kelelahan.

<sup>7</sup> Bolbol SA dan Zalat MM, “*Motorcycle Riders’ Risky Behaviors and Safety Measures: a Hospital Based Study*”, *Egyptian Journal of Occupational Medicine*, 42 (3), 2018, hal. 453–468, [https://ejom.journals.ekb.eg/article\\_12210.html](https://ejom.journals.ekb.eg/article_12210.html), diakses pada tanggal 21 Desember 2023.

<sup>8</sup> Annisa Hidayati, “Analisis Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Berdasar Pengetahuan, Penggunaan Jalur, dan Kecepatan Berkendara”, *Jurnal Berkala Epidemiologi*, Vol. 4 No. 2, Mei 2016, hal. 275–287, diakses pada tanggal 21 Desember 2023.

<sup>9</sup> Reza Yudhistira Adi Pratama dan Herry Koesyanto, “Kejadian Kecelakaan pada Pengemudi Ojek *Online*”, *Higeia Journal Of Public Health Research And Development*, p ISSN 1475-362846, e ISSN 1475-222656, *HIGEIA* 4 (Special 1), 2020, hal. 17, <https://doi.org/10.15294/higeia.v4iSpecial%201/39387>, diakses pada tanggal 21 Desember 2023.

Berdasarkan uraian di atas, jika dikaitkan dengan penelitian ini bahwa kecelakaan lalu lintas yang pengemudinya adalah anggota dari ojek *online* dan korban (penumpang) mengalami kecelakaan lalu lintas, maka timbul akibat hukum atas terjadinya kecelakaan tersebut. Akibat hukum atas terjadinya kecelakaan lalu lintas itu timbul dari hubungan hukum antara hak dan kewajiban dari pengemudi dan penumpang. Berkaitan dengan kerugian akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut, maka pihak siapa yang mendapat perlindungan hukum dan pihak mana yang nantinya akan dikategorikan sebagai pelaku dan/atau korban.

Sanksi pidana diatur dalam Pasal 310 UU LLAJ bagi pengemudi yang kelalaianya menyebabkan terjadinya tabrakan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian harta benda, kerugian badan, atau hilangnya nyawa. Orang yang rentan dapat dijatuhi hukuman penjara paling lama enam tahun atau denda dua belas juta rupiah. Menekankan bahwa ketentuan hukum ini melindungi korban cedera dalam kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi dan memastikan bahwa pengemudi dikenakan sanksi dan hukuman yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku adalah hal yang paling penting. Perlindungan hukum pada dasarnya berorientasi pada korban, mengingat tabrakan tersebut disebabkan oleh ulah pengemudi.

Namun, fokus penelitian ini adalah pada perlindungan hukum yang diberikan kepada pengemudi, khususnya mereka yang mengoperasikan layanan ojek *online* dan terlibat dalam tabrakan lalu lintas saat memindahkan penumpang. Sesuai dengan Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LAAJ, para pengemudi tersebut diberikan perlindungan hukum preventif. Dalam hal ini, baik penyedia jasa maupun pengemudi (ojek online) tidak bertanggung jawab atas segala kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengecualian, seperti kejadian yang melibatkan pihak ketiga atau penumpang (korban). Yang dimaksud dengan "pihak ketiga" adalah orang perseorangan yang bukan merupakan penumpang kendaraan bermotor.

Berdasarkan pernyataan Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ di atas, maka sudah cukup jelas jika penyebab kecelakaan lalu lintas tersebut disebabkan oleh penumpang (korban) sendiri dan/atau pihak ketiga, maka pihak pengemudi dapat dibebaskan dari pertanggungjawaban. Pernyataan tersebut dapat dijadikan sebagai dasar dan/atau pedoman bagi pihak pengemudi sebagai bentuk perlindungan hukum (preventif) jika terjadi hal demikian. Pada dasarnya suatu kejadian memiliki sebab dan menimbulkan suatu akibat. Sebab adalah suatu hal yang menjadi dasar dan dapat dijadikan sebagai alat untuk mendapatkan kejelasan suatu permasalahan yang sedang dihadapi, misalnya kecelakaan lalu lintas yang dibahas dalam penelitian ini. Jika sebab itu bermula dari pengemudi, maka pihak pengemudi yang harus bertanggung jawab dan berlaku sebaliknya, jika tidak disebabkan oleh pengemudi maka pengemudi dapat dibebaskan dari pertanggungjawaban.

Perlindungan hukum yang dijelaskan di atas melalui Pasal 234 Ayat (3) UU LLAJ beserta pengaturannya merupakan bentuk perlindungan hukum preventif yang mana perlindungan itu berasal dari pemerintah dan bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran. Pengemudi yang menunjukkan kepatuhan terhadap standar kompetensi mempunyai dampak signifikan dalam menjaga ketertiban lalu lintas dan memberikan kontribusi positif terhadap peningkatan keselamatan berkendara. Kecelakaan sering terjadi karena kurangnya disiplin pengemudi; oleh karena itu, sangat penting bagi pengemudi untuk meningkatkan kedisiplinan mereka dengan mengikuti kursus mengemudi yang

aman, untuk mengurangi jumlah kecelakaan yang disebabkan oleh kemampuan mengemudi mereka sendiri.

Pasal 234 Ayat 3 Huruf b UU LLAJ memberikan gambaran secara tegas mengenai perlindungan hukum yang diberikan kepada pengemudi ojek *online* dalam situasi dimana bencana lalu lintas bukan timbul karena kelalaianya sendiri. Perlindungan hukum ini berfungsi sebagai strategi proaktif, memberikan kesempatan kepada pengendara untuk menyampaikan perbedaan pendapat atau pandangan sebelum keputusan pemerintah dilaksanakan secara menyeluruh.

## **B. Analisa Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Penyedia Jasa Atas Terjadinya Kecelakaan Kerja**

Penerapan layanan transportasi berbasis aplikasi memerlukan banyak tanggung jawab, termasuk namun tidak terbatas pada kualitas layanan, menjaga privasi pengguna, memenuhi kewajiban perpajakan dan asuransi, serta memastikan keselamatan transportasi. Pemerintah sangat mementingkan akuntabilitas ini karena pemerintah membentuk badan pemerintahan yang bertugas menyelenggarakan layanan transportasi ini. Penting bagi perusahaan yang menyediakan aplikasi transportasi untuk memahami kewajiban hukum mereka, mengingat bahwa “teknologi bisnis berdasarkan aplikasi” tidak menggambarkan industri tertentu. Kewajiban dan tanggung jawab hukum dari jenis organisasi ini sangat berbeda dengan organisasi yang terkait dengan transportasi umum konvensional.

Mengingat perbedaan ini, pemerintah berkepentingan untuk memastikan bahwa penyedia aplikasi transportasi memenuhi kewajibannya dengan cara yang tidak merugikan pengguna yang membeli layanan transportasi melalui aplikasi tersebut. Dibandingkan dengan mitra penyedia layanan, seperti pengemudi mobil dan sepeda motor, reputasi perusahaan teknologi aplikasi mungkin terkena dampak buruk karena layanan transportasi yang tidak memadai. Perusahaan teknologi aplikasi terus diklasifikasikan sebagai penyedia layanan transportasi di beberapa negara.<sup>10</sup> Dalam kaitannya dengan usaha komersial dalam bidang teknologi penerapan, pemerintah harus mempertimbangkan berbagai aspek untuk menjamin kepastian hukum atas kegiatan tersebut:<sup>11</sup>

1. Badan usaha teknologi aplikasi bertanggung jawab memfasilitasi hubungan antara konsumen dan penyedia produk dan jasa dalam kerangka bisnis.
2. Badan usaha teknologi dan penyedia barang dan jasa harus mempunyai pembagian tanggung jawab yang jelas, perusahaan teknologi aplikasi tidak bertanggung jawab atas segala kesalahan atau kelalaian yang dilakukan oleh penyedia barang atau jasa.

Hal ini tidak menjadi masalah ketika perkembangan peraturan tertinggal dari kemajuan teknologi. Meskipun demikian, terdapat permintaan yang signifikan dari para pemangku kepentingan di sektor bisnis dan masyarakat luas agar pemerintah menerapkan kerangka peraturan yang sesuai, kohesif dan bebas dari kontradiksi. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah Indonesia untuk menetapkan tujuan peraturan yang jelas dan spesifik terkait dengan teknologi terapan, dengan fokus khusus pada hal-hal yang menyederhanakan transaksi yang melibatkan teknologi elektronik atau berbasis aplikasi.

---

<sup>10</sup>

Bimo Prasetyo dan Sekar Ayu Primandani, *Op Cit.*,

<sup>11</sup> *Ibid.*

Dalam kerangka penelitian ini, afiliasi hukum antara perusahaan penyedia aplikasi yang beroperasi sebagai penyedia layanan transportasi *online* di Indonesia dan pengemudi diartikan sebagai kemitraan yang didasarkan pada persetujuan timbal balik. Akibatnya, perlindungan hukum bagi pengemudi dibingkai dalam bentuk perlindungan bagi pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian kemitraan, dan bukan perlindungan yang diberikan kepada pekerja berdasarkan perjanjian perundingan bersama.

Pada intinya, sebuah kontrak memerlukan kesepakatan timbal balik; setiap modifikasi harus disetujui oleh kedua belah pihak. Dalam hal penyedia aplikasi sebagai salah satu pihak ingin melakukan perubahan terhadap perjanjian kemitraan, maka pihak lain harus memberikan persetujuannya. Unsur upah tidak ada dalam hubungan hukum yang melibatkan penyedia jasa aplikasi transportasi *online*, pengemudi, dan penumpang, serta penyedia aplikasi (perusahaan ojek *online*) dan pengemudi yang melayani penumpang (konsumen). Oleh karena itu, secara regulasi, hubungan tersebut dimaknai sebagai kemitraan dan bukan hubungan kerja. Kerja sama antara pengemudi dan penyedia aplikasi didasarkan pada perjanjian kemitraan. Perjanjian-perjanjian ini merupakan hubungan hukum yang baku antara dua pihak atas dasar persekutuan kerja sama.

Perjanjian bagi hasil merupakan landasan hubungan kemitraan yang sesuai dengan asas kebebasan berkontrak sebagaimana diatur dalam Pasal 1338 KUH Perdata. “*Pacta Sun Servanda*” adalah ungkapan yang umum digunakan untuk memperjelas Pasal 1338 KUH Perdata tersebut di atas. Namun perlu ditegaskan bahwa kewajiban hukum suatu perjanjian tidak boleh dilanggar sesuai dengan asas kebebasan berkontrak, sebagaimana tercantum dalam Pasal 1320 KUH Perdata:

1. Kesepakatan para pihak

Sepakat berarti adanya kata sesuai antar para pihak yang hendak mengadakan perjanjian, baik itu kehendaknya, niatnya dan lain sebagainya harus sesuai sehingga muncul kata sepakat. Pada intinya, kesekapatan harus bebas dari khilaf, paksaan, tipuan. Misalnya, jika perjanjian itu didapati unsur paksaan maka perjanjian itu dikatakan tidak sah. Sebagai contoh calon pengemudi dan penyedia jasa aplikasi sebelum melakukan hubungan kemitraan, tentunya telah melakukan sebuah kesepakatan yang biasanya telah disediakan oleh pihak penyedia jasa untuk disepakati oleh calon pengemudi jika ada kesesuaian antara hak dan kewajiban yang telah ditetapkan.

Biasanya calon pengemudi diberikan surat pernyataan serta syarat-syarat dan ketentuan untuk hubungan kemitraan menjadi pengemudi ojek *online* diperusahaan penyedia jasa tersebut dengan membaca dan menyepakatinya tanpa ada paksaan dari manapun dan siapapun, dan umumnya dilakukan kesepakatan dengan mendandatangi dan menyetujui surat kesepakatan dengan perjanjian secara *online*.

2. Kecakapan para pihak

Menurut Pasal 1329 KUH Perdata, semua orang dikatakan cakap dalam mengadakan atau membuat perjanjian. Akan tetapi ada pengecualian yang ditetapkan oleh pasal ini sebagai orang yang tidak cakap, misalnya orang yang sedang dalam ganggujiwa/kejiwaannya terganggu. Cakap atau tidaknya seseorang perlu diketahui dalam suatu hal apapun, terutama yang berkaitan dengan hukum, utamanya dalam membuat perjanjian karena berpengaruh pada keabsahan perjanjian itu sendiri. Dalam surat kesepakatan hubungan kemitraan tersebut biasanya mencantumkan identitas

berupa Kartu Tanda Penduduk dan dengan mengisi data-data yang diminta oleh penyedia jasa aplikasi sebelum bergabung menjadi mitra sebagai pengemudi.

Misalnya dari identitas tersebut bisa diketahui apakah seseorang tersebut sudah cakap dalam membuat perjanjian dan bisa melakukan pekerjaan yang disepakati seperti usia minimal dan syarat mengemudi. Jika usia calon pengemudi di bawah 17 tahun dan/atau tidak memiliki Surat Izin Mengemudi, biasanya penyedia jasa tidak dapat menerimanya sebagai calon mitranya karena dianggap belum cakap (di bawah umur).

3. Mengenai suatu hal tertentu

Permasalahan khusus berkaitan dengan hak dan tanggung jawab yang telah disepakati bersama, yang menentukan sifat produk yang ditentukan dalam kontrak. Proses pelaksanaan kewajiban, seperti penyerahan produk, pemberian jasa, atau tidak melakukan perilaku tertentu, diatur dalam Pasal 1234 KUH Perdata. Dalam studi ini, pemenuhan dapat mengacu pada komoditas dan jasa, dimana jasa merupakan komponen penting. Penetapan hak dan tanggung jawab antara pemberi dan penerima layanan merupakan hal yang melekat dalam pemberian layanan. Misalnya, imbalan diberikan kepada penyedia layanan, sedangkan penerima diberikan akses terhadap fasilitas dan layanan penyedia.

4. Sebab yang halal

Alasan yang sah menyangkut substansi perjanjian, menjamin bahwa tujuannya sesuai dengan peraturan yang diamanatkan undang-undang, termasuk yang bersifat keagamaan. Tidak boleh bertentangan dengan prinsip moral atau ketertiban umum. Mengenai hal itu, KUHPerdata mengatur Pasal 1337. Unsur positif dan sah terdapat dalam pelayanan, termasuk yang ditawarkan oleh ojek *online*, asalkan memenuhi peraturan hukum, agama, dan negara.

Pengemudi ojek *online* dan penyedia jasa transportasi *online* terikat oleh hubungan hukum kemitraan. Dalam konteks khusus ini, penyedia layanan transportasi *online* tidak diwajibkan untuk memberikan bantuan atau perlindungan wajib kepada pengemudi. Namun, konsumen jasa transportasi dapat secara sukarela meminta kontribusi atau bantuan dari penyedia layanan. Hafizh Maulana menemukan suatu kejanggalan dalam penelitiannya terkait bentuk pertanggungjawabannya pihak penyedia jasa di salah satu penyedia jasa layanan transportasi *online* yaitu dalam bab tanggung jawab pada syarat dan ketentuannya yaitu :

1. Segala sesuatu yang diakibatkan oleh tindakan penyedia jasa (pengemudi) yang menimbulkan kerugian, kehilangan, kerusakan, atau kematian, bukan menjadi tanggung jawab perusahaan penyedia jasa transportasi *online*." Segala kesalahan, termasuk pelanggaran lalu lintas dan tindakan kriminal, yang dilakukan oleh penyedia layanan selama menyediakan layanan akan disanggah oleh perusahaan. Perusahaan penyedia jasa dan pengemudi menjalin hubungan kemitraan bisnis, tanpa adanya asosiasi pemberi kerja-karyawan, agen, atau perwakilan yang akan mengikat mereka dengan penyedia jasa transportasi *online*.
2. Penyedia jasa transportasi *online* memberikan bantuan atau donasi semata-mata atas dasar pertimbangan pribadi, dengan fokus utama menjamin keselamatan pengguna aplikasi yang merupakan penumpang. Sumbangan atau bantuan semacam ini biasanya diberikan melalui prosedur yang dimediasi.

Memahami bahwa bisnis melalui teknologi aplikasi bukanlah klasifikasi sektor bisnis yang dapat membantu memahami tanggung jawab hukum perusahaan yang menyediakan aplikasi transportasi. Dalam hal ini penyedia aplikasi transportasilah yang menjadi penghubung kegiatan penjualan, bukan bidang penjualannya. Tanggung jawab pengangkut (pengemudi) atas kerugian yang diderita oleh penumpang/barang yang diangkut itu terbatas. Hal ini disebabkan karena tanggung jawab perusahaan yang mengajukan permohonan dalam transportasi *online* tunduk pada asas tanggung jawab terbatas (*liability limitation policy*). Dari sudut pandang penyedia aplikasi transportasi, tanggung jawab perusahaan penyedia jasa layanan transportasi *online* hanya sebatas pada jasa transportasi yang mereka sediakan, namun pada dasarnya penyampaian layanan transportasi itu sendiri mempunyai dampak yang besar terhadap citra perusahaan penyedia jasa layanan transportasi *online*. Bukan hanya mitra kerja saja yang terdampak oleh praktik transportasi yang buruk, praktik transportasi yang buruk juga berdampak pada citra perusahaan.

Perusahaan penyedia jasa aplikasi transportasi *online* adalah hasil dari berkembangnya teknologi yang menjadikannya sebagai perusahaan berbasis teknologi. Namun perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* bertanggung jawab kepada konsumen jika konsumen menderita kerugian akibat penggunaan aplikasi penyedia transportasi tersebut. Hal ini dikarenakan perjanjian antara konsumen dengan penyedia jasa atau pengemudi terjadi pada aplikasi yang dibuat oleh perusahaan, sehingga penyedia aplikasi berperan sebagai penghubung antara konsumen dan pengemudi, dan kontrak tersebut dilaksanakan oleh penyedia jasa transportasi. Sebab, mereka juga bertanggung jawab atas kinerja layanan dari pengemudi. Oleh karena itu, meskipun pengemudi merupakan penyedia jasa yang bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang, namun dalam hal ini sistem yang dijalankan pengemudi merupakan produk dari perusahaan penyedia aplikasi tersebut. Perusahaan juga harus bertanggung jawab, karena adanya hubungan kemitraan. Apabila terjadi kerugian konsumen antara perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* dan pengemudi, maka kedua belah pihak sama-sama bertanggung jawab terhadap konsumen yang dirugikan.

Dikaitkan dengan Pasal 234 Ayat (1) UU LLAJ bahwa beban pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan lalu lintas antara pengemudi dan penumpang wajib dilaksanakan ketika kelalaian yang menjadi sebab kecelakaan tersebut disebabkan oleh pengemudi, pemilik kendaraan bermotor dan/atau perusahaan angkutan umum. Pernyataan tersebut tidak mengatur terkait penyedia jasa layanan transportasi baik itu transportasi *online* harus turut serta bertanggungjawab atas terjadinya kecelakaan tersebut. Akan tetapi jika mengulas kembali contoh kasus yang penulis paparkan dalam latar belakang masalah skripsi ini bahwa pihak penyedia jasa transportasi *online* yaitu *Maxim* memberikan sumbangan sukarela kepada pihak korban (penumpang) yang mengalami luka-luka akibat kecelakaan yang terjadi di luar kesalahan pengemudinya. Pihak *Maxim* memberikan sumbangan tersebut sebagai bentuk rasa iba kepada korban guna untuk meringankan beban/biaya yang dikeluarkan oleh pengguna *Maxim* (penumpang) atas terjadinya kecelakaan tersebut. Jika dikaitkan dengan Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ bahwa pengemudi yang membawa penumpang dan mengalami kecelakaan di luar kelalaian pengemudi (disebabkan korban sendiri dan/atau pihak ketiga) tidak dikenakan pertanggungjawaban, maka begitu juga dengan pihak perusahaan penyedia jasa layanan transportasi *online* juga tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban apapun atas terjadinya

kecelakaan yang terjadi antara pengemudinya dan penumpang (pengguna jasa transportasi *online*).

Tujuan pengaturan UU LLAJ adalah agar masyarakat dapat menggunakan transportasi dengan mengutamakan keselamatan dan keamanan. Selanjutnya jika berdasarkan UU LLAJ, motor tergolong kendaraan yang aman digunakan sebagai angkutan umum, sehingga tidak hanya berfungsi sebagai kendaraan pribadi. Norma-norma tersebut tidak bertentangan dengan konstitusi karena memberikan kepastian hukum mengenai perlindungan seluruh warga negara.

Perjanjian transportasi *online* adalah jenis perjanjian baru yang mengikuti perkembangan era modern. KUH Perdata belum secara eksplisit mengaturnya, sebag perjanjian jenis ini ada karena faktor kemajuan teknologi dan komunikasi. Pada umumnya, masyarakat mengikuti alur atau siklus teknologi yang berganti-ganti sesuai dengan perkembangannya. Tuntutan zaman menjadikan masyarakat seakan-akan harus mengikuti seluruh kemajuannya dan menjadi faktor yang mempengaruhi adanya perubahan ke era modern tersebut. Siklus perubahan yang cepat dibandingkan peraturannya bisa berarti tidak adanya perlindungan yang jelas bagi pengguna layanan, bahkan penyedia layanan itu sendiri. Apabila kecelakaan terjadi karena kelalaian suatu perusahaan angkutan umum, maka perusahaan angkutan tersebut wajib memberikan ganti rugi kepada korban atas kerugian yang diderita. Sedangkan penyedia jasa transportasi *online* sebagai pihak penyedia jasa tidak berkewajiban memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami korban/ahli warisnya karena kedudukannya sebagai mitra dengan para pengemudinya (*driver*).

Uraian-uraian di atas secara eksplisit telah memenuhi tujuan hukum sebagaimana tujuan hukum yang dikemukakan oleh *Gustav Radbruch* bahwa tujuan hukum ada 3 (tiga) yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kepastian hukum menjadi suatu hal yang berpengaruh dan menjadi landasan dari suatu penerapan dan penegakan hukum yang akan dilakukan. Secara spesifik Pasal 234 Ayat (3) UU LLAJ adalah bentuk kepastian hukum yang secara jelas menjelaskan bahwa pengemudi ojek online tidak wajib melakukan ganti rugi dan/atau pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian penumpang dan/atau pihak ketiga misalnya orang lain atau akibat bencana alam. Kepastian hukum yang ada pada pasal tersebut menjadikan sebuah perlindungan secara preventif kepada pengemudi bilamana terjadi suatu permasalahan hukum (kecelakaan lalu lintas) yang menimpa pengemudi. Kepastian hukum adalah terlaksananya hukum dengan baik, sesuai dengan namanya yaitu kepastian. Oleh karena itu, warga negara dapat memastikan bahwa undang-undang yang ada dan yang disebutkan di atas dapat ditegakkan.

## **KESIMPULAN**

Bentuk perlindungan hukum bagi pengemudi kendaraan bermotor berbasis aplikasi atas terjadinya kecelakaan kerja ditinjau dari Pasal 234 Ayat (3) huruf b UU LLAJ yaitu pengemudi tidak dapat dikenakan pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan tersebut, karena dalam Pasal tersebut menjelaskan pengecualian dari pertanggungjawaban yaitu kecelakaan yang disebabkan karena kelalaian korban sendiri dan/atau pihak ketiga, sehingga pihak pengemudi tidak dikenakan pertanggungjawaban. Secara yuridis, pasal di atas telah memberikan perlindungan hukum secara preventif kepada pihak pengemudi bilamana terjadi keadaan demikian di kemudian hari, yaitu dengan diaturnya dan ditetapkannya ketentuan yang tidak

mengharuskan pengemudi bertanggung jawab atas terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat bukan dari kelalaian pengemudi sebagaimana diatur dalam Pasal 234 Ayat (3) UU LLAJ. Tanggung jawab penyedia jasa atas terjadinya kecelakaan kerja baik yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi dan/atau korban atau pihak ketiga, maka pihak perusahaan penyedia jasa layanan transportasi *online* tidak dapat dikenakan tuntutan pertanggungjawaban maupun tuntutan ganti kerugian atas terjadinya kecelakaan tersebut. Alasannya adalah pihak perusahaan dan pengemudinya hanya sebatas hubungan mitra, yang artinya hanya menaungi dan memberikan fasilitas kepada para pengemudinya untuk melaksanakan pekerjaannya tanpa adanya hak dan kewajiban yang secara eksplisit bersifat perintah kerja dan kewajiban memberikan upah atas pekerjaannya. Selain itu sepeda motor (ojek *online*) belum dikategorikan sebagai transportasi umum oleh pemerintah Indonesia sehingga pengaturan secara spesifiknya juga belum secara penuh diatur dalam UU LLAJ.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Arif Budiarto dan Amirotul M.H Mahmudah, Rekayasa Lalu Lintas, (Solo : UNS Press, 2007), hal. 3
- Vika Azkiya Dihni, “Angka Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Meningkat di 2021, Tertinggi dari Kecelakaan Motor”, Artikel Hukum Databoks, 24 Maret 2022,  
<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/03/24/angka-kecelakaan-lalulintas-di-indonesia-meningkat-di-2021-tertinggi-dari-kecelakaan-motor>, diakses pada tanggal 30 Mei 2023