



**ANALISIS YURIDIS PENUMPANG TRANSPORTASI BERBASIS
APLIKASI ONLINE TERHADAP TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
GRAB ATAS RISIKO YANG DITIMBULKAN MITRA GRAB**

JURNAL HUKUM

**Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat
guna menyelesaikan Program Sarjana (S1) Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Semarang**

Oleh :

SHENDY ADITYO WIRATMOKO

NIM. 11010115140256

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG**

2019

HALAMAN PENGESAHAN

**ANALISIS YURIDIS PENUMPANG TRANSPORTASI BERBASIS
APLIKASI ONLINE TERHADAP TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
GRAB ATAS RISIKO YANG DITIMBULKAN MITRA GRAB**

JURNAL HUKUM

Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan Program Sarjana (S-1) Ilmu Hukum

Oleh :

SHENDY ADITYO WIRATMOKO

NIM. 11010115140256

Jurnal hukum dengan judul di atas telah disahkan dan disetujui untuk diperbanyak

Mengetahui,

Pembimbing I

Pembimbing II

Hendro Saptono, S.H., M.Hum.

NIP.195910051986031001

Herni Widanarti, S.H., M.H.

NIP.19630708 198903 2 001

**ANALISIS YURIDIS PENUMPANG TRANSPORTASI BERBASIS
APLIKASI ONLINE TERHADAP TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN
GRAB ATAS RISIKO YANG DITIMBULKAN MITRA GRAB**

Shendy Adityo Wiratmoko*, Hendro Saptono, Herni Widanarti
Program Studi S1
Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : shendyadityo@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui tindakan dari Perusahaan Grab dalam menanggulangi hal yang berisiko bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi online, perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) transportasi online terhadap kemungkinan risiko yang terjadi, dan peran pemerintah dalam memberikan dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan-perusahaan transportasi non trayek berbasis online. Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, Grab telah melakukan upaya menanggulangi hal yang berisiko bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi online dengan membuat peraturan yang disebut dengan Pedoman Pencegahan Praktek Kecurangan dan Kode Etik Mitra Grabcar. Sedangkan, perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) transportasi online terhadap kemungkinan risiko yang terjadi adalah Grab tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, ini dikarenakan Grab berlindung dari pernyataan perusahaan bahwa Perusahaan Grab adalah perusahaan penyedia jasa teknologi bukan penyedia jasa transportasi tetapi Grab mengatur juga terkait peraturan transportasi dalam Ketentuan Kendaraan Yang Dapat Didaftarkan. Pemerintah telah berupaya memberikan dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan-perusahaan transportasi non trayek berbasis online, melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Kata kunci : *transportasi online, tanggung jawab, perlindungan hukum*

Abstract

This research was conducted to find out the actions of Grab Company in overcoming the risks for online transportation service users (passengers), legal protection for online service users (passengers) for possible risks, and the government's role in providing and supervising companies non route transportation companies based online. Based on the results of the research and discussion, Grab has made efforts to overcome the risks for online transportation service users (passengers) by making a regulation called the Guidelines for Prevention of Fraud Practices and the Code of Ethics for Grabcar Partners. Whereas, the legal protection of online transportation service users (passengers) against the possible risks that occur is that Grab is not responsible for the losses suffered by passengers, this is because Grab took refuge from the company's statement that Grab Company is a technology service provider not a transportation service provider but Grab also regulates transportation regulations in the Provisions for Vehicles that Can Be Registered. The Government has endeavored to provide and supervise non-route transportation companies based online, through the Minister of Transportation Regulation No. 108 of 2017 concerning the Implementation of People Transportation with Public Vehicles Not in Route.

Keywords: online transportation, responsibility, legal protection

I. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan hal yang sudah lumrah ditemukan di banyak tempat. Seluruh wilayah di Indonesia memiliki alat transportasi yang saling menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai, danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Negara Indonesia merupakan negara berkembang yang bertujuan membangun nasional pada umumnya dan pembangunan ekonomi pada khususnya. Hal ini dapat dilihat dari visi Pembangunan Nasional, yaitu terwujudnya kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang aman, bersatu, rukun dan damai; terwujudnya kehidupan masyarakat, bangsa dan negara yang menjunjung tinggi hukum, kesetaraan dan hak asasi manusia; serta terwujudnya perekonomian yang mampu menyediakan kesempatan kerja dan kehidupan yang layak serta memberikan fondasi yang kokoh bagi pembangunan yang berkelanjutan.¹

Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan

pembangunan yang dapat berdampak sistemik. Peran penting jasa transportasi ini dapat dilihat dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air. Menyadari begitu besarnya peran transportasi, maka transportasi perlu untuk ditata dalam suatu sistem transportasi nasional yang terpadu untuk mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat.

Alat transportasi di Indonesia meliputi transportasi darat, laut, dan udara. Ketiga alat transportasi tersebut memang memegang peranan yang sangat penting dan saling mengisi dalam menjalankan fungsi sebagai alat angkut orang maupun barang. Pengangkutan dalam kehidupan masyarakat mempunyai peran yang sangat penting, karena didalam pengangkutan hampir semua kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat pada umumnya dapat berjalan secara lancar.

Beberapa tahun terakhir di Indonesia telah mengalami transformasi, termasuk dalam bidang transportasi. Kemudahan mengakses berbagai hal melalui ponsel pintar (smartphone) membuat beberapa perusahaan menggunakan peluang ini untuk mengembangkan aplikasi transportasi berbasis online, seperti Grab dan Go-jek. Perubahan model transportasi dari konvensional ke transportasi berbasis aplikasi sangat diminati masyarakat dan ini merupakan suatu bentuk perubahan sosial masyarakat yang menghendaki kemudahan dalam penggunaan moda

¹Pembukaan Undang-Undang Dasar Republik Indonesia alenia Keempat

transportasi. Perubahan-perubahan yang terjadi pada masyarakat merupakan gejala yang normal. Pengaruhnya bisa menjangar dengan cepat ke bagian-bagian dunia lain berkat adanya komunikasi modern.

Diantara faktor penyebab dan penunjang perubahan sosial adalah teknologi dan masyarakat itu sendiri. Beralihnya jasa pengguna transportasi konvensional ke transportasi online dipengaruhi oleh faktor kecanggihan alat komunikasi (teknologi) dan keinginan masyarakat yang senantiasa menghendaki kemudahan. Perilaku masyarakat dalam menyikapi perubahan akan menerima jika perubahan itu memberikan keuntungan (seperti dibutuhkan, dapat dipahami dan dikuasai, menguntungkan, tidak merusak prestise, meningkatkan taraf hidup, tidak bertentangan dengan tata nilai di masyarakat).²

Setelah berjalankemudahan-kemudahan yang diberikankepadapenumpang oleh Perusahaan Grab itusendiri, masihbanyakditemukankerugian-kerugian yang diterima oleh pihakpenumpangkhususnyapenumpa ngGrabbike/ Grabcar. Salah satu kerugian penumpang adalah banyaknya biker atau driver yang pada saat melakukan penjemputan, data diri pada aplikasi Grab tidak sesuai dengan aslinya disertai kendaraan yang berbeda pula pada kenyataannya sehingga

membahayakan penumpang apabila terjadi hal yang tidak diinginkan.Dari uraian di atas maka permasalahan yang dapat disusun antara lain :

1. Bagaimana tindakan dari perusahaan grab dalam menanggulangi hal yang berisiko bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi online?
2. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) transportasi online terhadap kemungkinan risiko yang terjadi?
3. Bagaimana peran pemerintah dalam memberikan dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan - perusahaan transportasi non trayek berbasis online?

II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini pendekatan yuridis adalah suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku³, sedangkan pendekatan normatif adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder terhadap asas-asas hukum serta studi kasus yang dengan kata lain sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan.⁴Spesifikasi

²Ahsani Amalia Anwar,"Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar" Etnosia : Jurnal Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2, Desember 2017, hal.221-222.

³Ronny Hanitijo Sumitro, *Metodelogi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1982), halaman 15.

⁴Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004), hal.13

yang digunakan bersifat deskriptif analitis, yang mana penulisan hukum ini memaparkan, melukiskan, atau menggambarkan suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku. Analisis maksudnya dikaitkan dengan teori-teori hukum yang ada dan atau peraturan perundang – undangan yang berkaitan dengan objek yang diteliti.

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka, seperti bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier. Metode analisis data menggunakan cara deskriptif kualitatif dengan memberikan gambaran secara khusus berdasarkan data yang dikumpulkan secara sistematis. Pada penelitian hukum normatif yang menelaah data sekunder, maka penyiapan data dilakukan sekaligus dengan analisisnya.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Tindakan Perusahaan Grab Dalam Menanggulangi Hal Yang Berisiko Bagi Pengguna Jasa (Penumpang) Transportasi Online

Untuk menanggulangi kecurangan yang dilakukan oleh mitra Grab, Grab membuat peraturan yang disebut dengan Pedoman Pencegahan Praktek Kecurangan dan Kode Etik Mitra Grabcar. dari peraturan ini bertujuan untuk:

1. Seluruh mitra Grabcar diberikan perlindungan yang setara atas keamanan dan kenyamanan

dalam menggunakan akun Mitra Grabcar, berupa :

- Setiap bentuk pelanggaran baik terhadap Aturan Kecurangan maupun Kode Etik, mitra akan mendapatkan kesempatan untuk mengajukan banding, jika dan hanya mitra memiliki bukti yang kuat dan otentik yang bisa membuktikan ketidak bersalahan mitra.
- 2. Seluruh Mitra Grabcar memiliki transparansi yang jelas atas perlakuan Grab Indonesia terhadap praktek kecurangan yang melanggar Kode Etik Grab Indonesia dan aturan praktek kecurangan dalam Pedoman Kode Etik ini, yang telah disepakati bersama antara Mitra Grabcar dengan Grab Indonesia; dan
- 3. Tidak ada toleransi bagi oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab untuk memanipulasi sistem perlindungan yang Grab terapkan bagi Mitranya.

Dalam Undang-Undang Nomor 11 tahun 2008 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik, transaksi elektronik dilaksanakan berdasarkan asas kepastian hukum, manfaat, kehati-hatian, iktikad baik, dan kebebasan memilih teknologi atau netral teknologi (Pasal 3). Dalam hal ini Grab telah memiliki itikad baik untuk menanggulangi kecurangan yang dilakukan oleh mitra sebagai upaya untuk menanggulangi hal yang berisiko bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi online. Grab telah berusaha memenuhi hak dari pada penumpang sesuai dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang

selanjutnya disebut UUPK pada Pasal 4 angka 1 UUPK, hak konsumen itu sendiri:

“Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengonsumsi barang dan/atau jasa” Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

B. Bagaimana perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) transportasi online terhadap kemungkinan risiko yang terjadi?

Terkait dengan tanggung jawab Perusahaan Grab, Dalam ketentuan layanan bagi pengguna Grab, Grab mengatakan bahwa perusahaan ini adalah perusahaan teknologi yang tidak memberikan layanan transportasi dan bukan penyedia transportasi pihak ke tiga selaku penyedia transportasi, bebas untuk menawarkan layanan transportasi untuk penumpang dan penumpang bebas untuk menerima tawaran atas layanan transportasi tersebut atau tidak. Layanan yang diberikan perusahaan adalah menghubungkan penumpang dengan penyedia transportasi tersebut, namun layanan tersebut tidak dimaksudkan untuk menyediakan layanan transportasi atau tindakan apapun yang dapat dianggap sebagai tindakan dari penyedia transportasi. Perusahaan tidak bertanggung jawab pada kelalaian atau tindakan apapun dari pihak ketiga penyedia transportasi dan/atau layanan transportasi yang diberikan kepada penumpang.

Hal ini sangat tidak sesuai dengan aturan yang diberlakukan grab untuk menjadi mitra GrabCar yang mana Grab mengatur terkait

Ketentuan Kendaraan yang Dapat Didaftarkan.

- Kendaraan tahun 2012 ke atas.
 - **MPV:** Avanza, Xenia, Ertiga, APV, Evalia, Luxio, Mobilio, Innova, Panther, Grand Livina, Freed, Spin. Sienta, Cayla, Sigra
 - **SUV:** C-RV, B-RV, H-RV Terios, Rush, Ford Ecosport.
 - **Sedan :** Civic & Vios.
 - **Hatchback :** Toyota Yaris, Honda Jazz, Swift, Ford Fiesta, Mazda 2, Etios Valco, Nissan March, Honda Brio, Hyundai, Avega, Mirage.

Dari ketidaksesuaian tersebut, timbul ketidakjelasan mengenai kedudukan Perusahaan Grab, apakah perusahaan grab merupakan perusahaan teknologi atau perusahaan penyedia jasa transportasi, jika perusahaan grab adalah perusahaan teknologi, tidak seharusnya perusahaan grab mengatur hal yang berkaitan dengan transportasi dan sebatas untuk mengembangkan teknologi yang ditawarkan melalui aplikasi grab itu sendiri.

Tindakan yang dilakukan perusahaan grab merupakan tindakan yang melakukan perlindungan diri dengan menyatakan bahwa grab adalah perusahaan teknologi bukan penyedia jasa transportasi agar terbebas dari pada tanggung jawab atas kerugian yang dialami oleh penumpang yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi, hal ini sangat bertentangan dengan tujuan yang ingin dicapai perlindungan konsumen, yaitu :

1. Memberdayakan konsumen dalam memilih, menentukan

barang dan/atau jasa kebutuhannya dan menuntut hak-haknya;

2. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang memuat unsur-unsur kepastian hukum, keterbukaan informasi dan akses untuk mendapatkan informasi itu (Pasal 3 huruf d);
3. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap jujur dan bertanggung jawab (Pasal 3 huruf e).

Tanggung jawab pelaku usaha menurut Pasal 19 Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah :

1. Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan;
2. Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
3. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi;
4. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan

adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan; dan

Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut kesalahan konsumen.

Pada prinsipnya hubungan antara pelaku usaha dan konsumen adalah hubungan hukum keperdataan. Ini berarti bahwa setiap perselisihan mengenai pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha atas pelaksanaan Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen yang menerbitkan kerugian bagi konsumen harus diselesaikan secara perdata.

Dalam Bab IX dijelaskan bahwa putusan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) yang dilaksanakan oleh pelaku usaha dapat dijadikan bukti permulaan bagi penyidik. Ini berarti bahwa selain hubungan keperdataan antara pelaku usaha dengan konsumen, Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen juga mengenakan sanksi pidana bagi pelanggar Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen tersebut. Hal ini dipertegas dengan Pasal 45 ayat (3) yang menyatakan bahwa penyelesaian sengketa di luar peradilan tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Aturan mengenai sanksi-sanksi yang dapat dikenakan kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan dapat ditemukan dalam Bab XIII Undang-Undang Nomor 8 Tahun

1999 tentang Perlindungan Konsumen, yang dimulai dari Pasal 60 sampai dengan Pasal 63, perincian tentang sanksi tersebut adalah sebagai berikut :

1. Sanksi administratif (Pasal 60 Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen);
2. Sanksi pidana (Pasal 61 dan 62 Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen); dan
3. Sanksi pidana tambahan (Pasal 63 Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen).

Dalam Pasal 60 tercantum sanksi administratif bagi pelaku usaha. Pasal 60 menyebutkan bahwa :

- a. Badan penyelesaian sengketa konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar Pasal 19 ayat 2 dan ayat 3, Pasal 20, Pasal 25, dan Pasal 26;
- b. Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp 200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah); dan
- c. Tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat 1 diatur lebih lanjut dalam peraturan perundang-undangan.

Sedangkan dalam Pasal 61 dan Pasal 62 mengatur tentang sanksi pidana. Dalam Pasal 61 disebutkan bahwa penuntutan pidana dapat dilakukan terhadap pelaku usaha dan/atau pengurusnya. Lebih lanjut dalam Pasal 62 disebutkan bahwa :

- a. Pelaku Usaha yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8, Pasal 9, Pasal 10, Pasal 13 ayat 2, Pasal 15, Pasal 1 ayat 1 huruf a, huruf b, huruf c, huruf c, ayat 2,

dan Pasal 18 dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp 2.000.000.000,00 (dua miliar rupiah).

- b. Pelaku usaha yang, melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, Pasal 12, Pasal 13 ayat 1, Pasal 14, Pasal 16, dan Pasal 17 ayat 1 huruf d dan huruf f dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
- c. Terhadap pelanggaran yang mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap atau kematian diberlakukan ketentuan pidana yang berlaku.

C. Peran Pemerintah Dalam Memberikan dan Melakukan Pengawasan Terhadap Perusahaan-Perusahaan Transportasi Non Trayek Berbasis Online

Melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, pemerintah telah berupaya memberikan dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan-perusahaan transportasi non trayek berbasis online. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah "Angkutan yang dilayani dengan Mobil Penumpang umum atau Mobil Bus umum dalam wilayah perkotaan dan/atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain,

mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap”(Pasal 1 angka 3).

Sesuai dengan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, maksud dan tujuan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek adalah:

- a. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat;
- b. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau;
- c. terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
- d. terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum; dan
- e. terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.

IV. KESIMPULAN

1. Tindakan perusahaan grab dalam menanggulangi hal yang berisiko bagi pengguna jasa (penumpang) transportasi online : Grab telah berupaya melakukan penanggulangan dengan membuat peraturan Pedoman Pencegahan Praktek Kecurangan dan Kode Etik Mitra Grabcar yang didalamnya telah disertai sanksi –sanksi dengan maksud memberikan rasa aman, nyaman kepada penumpang.
2. Perlindungan hukum terhadap pengguna jasa (penumpang) transportasi online terhadap kemungkinan risiko yang terjadi : Perusahaan Grab Tidak bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang akibat perilaku mitra Grab. Seharusnya penumpang dapat menuntut hak-haknya secara keperdataan kepada perusahaan Grab, tetapi ketidakjelasan dengan kedudukan perusahaan grab yang membuat terhalang, ini disebabkan bahwa Grab adalah perusahaan penyedia jasa teknologi bukan penyedia jasa transportasi tetapi jelas-jelas Grab juga mengatur terkait aturan transportasi.
3. Peran pemerintah dalam memberikan dan melakukan pengawasan terhadap perusahaan-perusahaan transportasi non trayek berbasis online : Melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan

Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, berupa :

- a. terwujudnyapelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang memanfaatkan penggunaan aplikasi berbasis teknologi informasi untuk mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat;
- b. terwujudnya pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar, dan terjangkau;
- c. terwujudnya usaha yang mendorong pertumbuhan perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah;
- d. terwujudnya kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan, dan keteraturan serta menampung perkembangankebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum; dan
- e. terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.

Kurniawan, Agung. 2005. *Transformasi Pelayanan Publik*. Yogyakarta : Pembaruan.

M. Hadjon, Philipus. 1987. *Perlindungan Bagi Rakyat diIndonesia*, Surabaya : PT.Bina Ilmu.

Rahardjo, Satjipto. 2000. *Ilmu hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti

Sidharta. 2000. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta : Grasindo.

Soemitro, Ronny Hanitijo. 1990. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soekanto, Soerjono. 2010. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.

Suherman, E. 2000. *Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan*, Bandung : Mandar Maju.

Subekti. 1985. *Pokok Pokok Hukum Perdata*, Jakarta : Intermasa.

Subekti. 1984. *Aspek-Aspek Hukum Perikatan Nasional*, Bandung : Alumni.

Wijaya, Gunawan dan Ahmad Yani. 2001. *Hukum tentang Perlindungan Konsumen*, Jakarta : Gramedia Pustaka Utama.

V. DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adi, Rianto. 2004. *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, Jakarta : Granit.

Jurnal

Ahsani Amalia Anwar, 'Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar' Etnosia : Jurnal

Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2, Desember 2017, hal.221-222.

[transportasi.html](#) (diunduh pada Kamis 3 Januari 2019 jam 20.44 Wib)

Peraturan Perundang-Undangan

Undang – Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Internet

<http://www.Grab.com> (diakses pada Senin 15 Oktober 2018 19.55)

<https://ovansite.wordpress.com/2016/03/10/perjanjian-pengangkutan-dalam-kuhperdata/> (diunduh pada Rabu 24 Oktober 2018 jam 20.44 Wib)

<https://www.maxmanroe.com/vi-d/manajemen/pengertian-manajemen-risiko.html> (diunduh pada Selasa 26 Februari 2019 jam 22.59 Wib)

<http://www.artikelsiana.com/2018/10/Pengertian-transportasi-ciri-fungsi-manfaat-jenis->

<https://www.sepulsa.com/blog/cara-kerja-gojek-grab-uber> (diunduh pada Selasa 16 Januari 2019 jam 10.35 Wib)

<https://www.solider.id/baca/596-peran-pemerintah-dalam-uji-peraturan-uu-mk-ma> (diunduh pada Selasa 22 Januari 2019 jam 13.16 wib)