

**PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN  
SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS  
SKRIPSI**



Oleh:

**Hendrawan Surya Putra Sunaryo**

No. Mahasiswa: 14410441

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA  
2019**

**PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR  
MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS  
SKRIPSI**

**Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Guna Memproleh  
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum**

**Universitas Islam Indonesia**



**Hendrawan Surya Putra Sunaryo**

**No. Mahasiswa: 14410441**

**الجامعة الإسلامية  
الاندونيسية**

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2019**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR PRA PENDADARAN

**PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR  
MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS**



Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir untuk  
Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir/Pendadaran  
Pada .....

الجامعة الإسلامية  
Indonesia

Yogyakarta, 14 Januari 2019

Dosen Pembimbing Tugas Akhir

  
**Nurrihad, S.H., M.H.**  
NIK: 904100106

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN  
SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS**

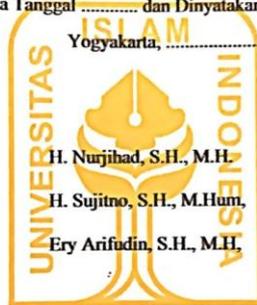
Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir /  
Pendaftaran

Pada Tanggal ..... dan Dinyatakan **LULUS**  
Yogyakarta, .....

Tim Penguji

1. Ketua : H. Nurjihad, S.H., M.H.
2. Anggota : H. Sujitno, S.H., M.Hum.
3. Anggota : Ery Arifudin, S.H., M.H.

Tanda Tangan



الجامعة الإسلامية  
الاندونيسية

Mengetahui

Universitas Islam Indonesia

Fakultas Hukum

Dekan,



Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H.

NIK: 904100102

**ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR  
MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**  
*Bismillahirohmanniirrohim*

Yang bertanda tangan dibawah ini, saya:

Nama

: Hendrawan Surya Putra Sunaryo

No. Mahasiswa

: 14410441

Adalah benar – benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia  
Yogyakarta yang telah melakukan penulisan Karya Ilmiah (Tugas Akhir) berupa  
skripsi dengan judul:

**PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN  
SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS**

Karya ilmiah ini akan saya ajukan kepada Tim Penguji dalam Ujian Pendadaran  
yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum UII.  
Sehubungan dengan hal tersebut, dengan ini Saya menyatakan:

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar – benar hasil karya sendiri yang  
dalam penyusunannya tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma –  
norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang  
berlaku;
2. Bahwa saya menjamin hasil karya ini adalah benar – benar asli (orisinal),  
bebas dari unsur – unsur yang dapat dikategorikan sebagai melakukan  
perbuatan ‘penjiplakan karya ilmiah (plagiat)’;
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada  
saya, namun demi untuk kepentingan – kepentingan yang bersifat akademik  
dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan  
Fakultas Hukum UII dan perpustakaan dilingkungan Universitas Islam  
Indonesia untuk mempergunakan karya ilmiah saya tersebut.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan pada butir No 1 dan  
2), saya sanggup menerima sanksi baik sanksi administratif, akademik bahkan  
sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan  
perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersikap  
kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan pembelaan terhadap  
hak – hak saya serta menandatangani Berita Acara terkait yang menjadi hak dan  
kewajiban saya, di depan ‘Majelis’ atau ‘Tim’ Fakultas Hukum Universitas Islam  
Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat  
disinyalir ada/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum UII.  
Demikian, surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar – benarnya, dalam  
kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar serta tidak ada tekanan dalam  
bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta,

\_\_\_\_\_ pernyataan



**HENDRAWAN SURYA PUTRA SUNARYO**  
14410441

## **CURRICULUM VITAE**

1. Nama Lengkap : Hendrawan Surya Putra Sunaryo
2. Tempat Lahir : Magelang
3. Tanggal Lahir : 26 November 1995
4. Jenis Kelamin : Laki- Laki
5. Golongan darah : A
6. Alamat Terakhir : Potrobangsari 5 no 6 rt 3 rw 5 Magelang..
7. Alamat Asal : Potrobangsari 5 no 6 rt 3 rw 5 Magelang.
8. Identitas Orang Tua/ Wali
  - a. Nama Ayah : Pudjo Sunaryo  
Pekerjaan : Wiraswasta
  - b. Nama Ibu : Idah Kurniasih  
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
9. Riwayat Pendidikan
  - a. SD : SD Negeri 7 Magelang
  - b. SMP : SMP Negeri 5 Magelang
  - c. SMA : SMA Negeri 5 Magelang
  - d. Perguruan Tinggi : Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia
10. Organisasi : Pramuka SMA Negeri 5 Magelang
11. Hobby : Bermain Game, Membaca, Travelling.

Yogyakarta, Januari 2019  
Yang Bersangkutan

(Hendrawan Surya Putra Sunaryo)  
14410441



**MOTTO**

*Intansurulloha Yansurkum Wayutsabbit Aqdamakum*

*(Barang siapa menolong Allah maka Allah akan menolongnya dan menetapkan kakinya (keyakinannya))*

*Nothing Last Forever We Can Change The Future*

*(Alucard)*

## **PERSEMBAHAN**

*Allah SWT Sang Pencipta Langit dan Bumi serta Keindahannya*

*Rasulullah Muhammad SAW yang menghantarkan kami dari dunia yang gelap gulita menjadi terang benderang*

*Serta Sahabat-Sahabat Rasulullah serta pengikut-pengikutnya*

*Kedua Orang Tua Tercinta Penulis*

*Saudara-saudara serta Keluarga Besar Penulis*

*Sahabat-sahabat Seperjuangan*

*Universitas Islam Indonesia Almamater Penulis*

## KATA PENGANTAR

*Alhamdulillah*, Segala puji hanya bagi Allah SWT. Yang Maha Penolong, Maha Pemurah, dan Maha Penyangg, yang senantiasa melimpahkan berbagai kenikmatan, pertolongan, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Studi Kasus Hukum dengan judul **”PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS”** yang merupakan prasyarat untuk memperoleh gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta. Sholawat serta salam senantiasa diucapkan kepada Nabi besar Muhammad SAW.

Pada kesempatan yang baik ini penulis menyampaikan terima kasih dan rasa syukur *Alhamdulillah Jaza Kumullohu Khoiron* kepada berbagai pihak yang telah banyak membantu dalam menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa syukur dan terima kasih kepada:

1. Allah SWT yang telah memberikan rahmat, hidayah dan berbagai kemudahan serta berbagai ilham sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik;
2. Nabi Besar Muhammad SAW sebagai sosok suri tauladan bagi umat manusia di muka bumi ini;
3. Bapak Fathul Wahid S.T., M.Sc., Ph.D., selaku Rektor Universitas Islam Indonesia;
4. Bapak Dr. Abdul Jamil, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia;

5. Bapak Nurjihad ,SH., M.H., Selaku dosen pembimbing tugas akhir yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk mengantarkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
6. Bapak Sujitno S.H., M.Hum., selaku Ketua Departemen Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia;
7. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang sudah memberikan ilmu pada saat penulis menempuh pendidikan Sarjana Hukum, beserta Staf dan Jajarannya di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia;
8. Kedua orang tua penulis yaitu Ibu dan Bapak yang selalu memberikan kasih sayang, doa, nasehat kesabaran dan pengorbanan yang begitu luar biasa dalam langkah hidup penulis.
9. Kakak serta seluruh keluarga besar penulis yang selalu memberikan dukungan, doa, nasehat dan canda tawanya yang berarti bagi penulis.
10. Terimakasih kepada Aldila Danatra Putri yang meskipun tidak membantu apa-apa tetapi telah memberikan doa dan motivasi kepada penulis dalam pengerjaan skripsi ini hingga selesai.
11. Sobat-sobat Mobile Legends dan PUBG Mobile yang memperlambat selesainya skripsi ini dan selalu menemani disaat suntuk: Dinan, Rengga, Aong, Ceka, Yudha, Tyan, Yoga, Dandi, Rama, Londo;
12. Sahabat terbaik penulis Bajing Bersaudara, Rofi, Iwan, Damar, Alam, Saka, Asip, Affan, Kokoh, Baim yang selalu memberikan dukungan, doa, dan

semangat semoga kelak menjadi manusia yang sukses berguna bagi bangsa dan negara;

13. Teman-teman dari Magelang: Awwa, Rendi, Putra, Sabri, Miftah, Danny, Akbar, Putra yang telah memberikan dukungan, doa, dan semangat.
14. Kepada teman-teman KKN UNIT 48 : Zana, Resti, Rizal, Wahyu, Qonita, Nono, Lucy, Firda yang penulis anggap telah memberikan doa dan semangat kepada penulis.
15. Serta semua pihak yang telah membantu kelancaran skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu.

Penulis menyadari bahwa hasil penulisan Tugas Akhir/Skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan dan sangat jauh dari sempurna, karena keterbatasan penulis sebagai manusia biasa yang terus dalam proses belajar. Mohon maaf jika masih terdapat banyak ketidaksempurnaan, saran dan kritik yang membangun senantiasa penulis harapkan guna perubahan yang lebih baik kedepannya. Dengan segala kerendahan hati penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membutuhkan.

Yogyakarta, ..... Januari 2019

Penulis

Hendrawan Surya Putra Sunaryo

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGAJUAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
HALAMAN ORISINALITAS.....	v
CURRICULUM VITAE.....	vi
HALAMAN MOTTO.....	vii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	viii
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	xii
ABSTRAK.....	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penulisan.....	7
D. OrisinalitasPenelitian.....	8
E. Tinjauan Pustaka.....	10
F. Definisi Operasional.....	19
G. Metode Penelitian.....	21
H. Kerangka Skripsi.....	24
<b>BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG PERJANJIAN PENGANGKUTAN</b> .....	<b>26</b>
A. Pengertian Hukum Pengangkutan.....	26

B. Pengangkutan Barang di Darat.....	50
C. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Pengangkutan Barang.....	54
D. Perjanjian Pengangkutan.....	59
<b>BAB III PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS.....</b>	<b>67</b>
A. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor Melalui Layanan Grab Express.....	67
B. Tanggung Jawab Yang Diberikan Jika Terjadi Kerugian Berupa Kerusakan atau Kehilangan dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor Melalui Layanan Grab Express.....	75
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>	<b>85</b>
A. KESIMPULAN.....	85
B. SARAN.....	86
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>88</b>

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan Grab Express pada aplikasi Grab Indonesia termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, serta untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab yang diberikan apabila terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang dalam penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab. Penelitian ini menggunakan tipe penelitian normatif (normatif legal research), dengan menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*), analisis deskriptif kualitatif. Adapun hasil penelitian ini yaitu: 1). penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang. Namun, dalam kegiatan pengangkutan barang tersebut juga disertai pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan, sehingga sarana atau alat transportasi yang seharusnya digunakan adalah kendaraan bermotor umum. Oleh sebab itu, karena sepeda motor tidak termasuk dalam kelompok kendaraan bermotor umum sebagaimana yang diatur pada Pasal 47 Ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang umum yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia. 2). PT. Grab Indonesia tidak dapat dimintai pertanggungjawaban apabila terjadi kerugian berupa kehilangan atau kerusakan barang terkait penyelenggaraan pengangkutan barang. PT. Grab Indonesia hanya dapat dimintai pertanggungjawaban terkait dengan penggunaan aplikasi yang disuguhkan untuk menghubungkan penyedia jasa transportasi (driver grab) dengan pengguna jasa transportasi (penumpang atau pengirim barang). Maka pihak yang selanjutnya dimungkinkan untuk dimintai pertanggungjawaban adalah pihak pengangkut.

*Kata-Kata Kunci : Pengangkutan Barang; Grab; Sepeda Motor.*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Transportasi atau Pengangkutan termasuk kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan bermasyarakat. Menyadari akan pentingnya hal tersebut maka lalu lintas dan angkutan jalanan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu sehingga mampu mencukupi ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, lancar, cepat, dan berbiaya murah. Permintaan atas jasa pengiriman barang di Indonesia sangatlah besar. Melalui jasa ini, suatu barang dapat dengan mudah berpindah dari suatu lokasi ke lokasi lain dan dapat dimanfaatkan sehingga barang tersebut memiliki nilai yang lebih. Jasa pengiriman barang tidak lepas dari peran kendaraan bermotor yang digunakan sebagai alat angkut. Apabila dilihat dari jenisnya, kendaraan bermotor terdiri dari sepeda motor, mobil barang, mobil penumpang, mobil bis, kendaraan khusus. Sedangkan jika dilihat dari karakteristik penggunaannya, dibedakan menjadi kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Kendaraan umum ialah kendaraan yang di sediakan untuk kalayak umum dengan memungut biaya tertentu. Kendaraan umum dibedakan menjadi kendaraan umum yang dapat disewakan (*paratransit*) dan kendaraan umum biasa (*transit*). Sedangkan kendaraan pribadi ialah kendaraan yang di peruntukan hanya untuk orang yang memiliki kendaraan tersebut. Sepeda motor tergolong dalam jenis

kendaraan pribadi(*private*). Tetapi pada praktiknya di Indonesia kerap dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum yaitu dengan mengangkut orang dan/atau barang dengan memungut biaya tertentu. Moda transportasi seperti itu terkenal dengan sebutan ojek. Pada peraturan terkait menyatakan bahwa pelaksanaan pengangkutan barang wajib menggunakan mobil barang. Tetapi dalam prakteknya sering kali dijumpai pengangkutan barang yang dilakukan menggunakan sepeda motor. Penggunaan sepeda motor dinilai lebih efisien dan lebih efektif karena dapat menjangkau daerah terpencil atau lokasi yang susah dijangkau oleh angkutan lain. Penggunaan sepeda motor sebagai alat angkut barang juga digunakan oleh layanan Grab Express dalam aplikasi Grab. Tidak jarang penggunaan sepeda motor sebagai alat angkut barang justru membuat proses pengangkutan barang menjadi tidak aman karena adanya faktor-faktor tertentu.

Jika kita melihat dari letak geografisnya, Indonesia merupakan Negara kepulauan dan memiliki jumlah penduduk yang cukup besar, sehingga peranan pengangkutan sangatlah penting<sup>1</sup> dan memberikan sisi positif yaitu kemudahan dan kecepatan dalam berpergian.<sup>2</sup> Dengan keadaan Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau, memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut dan udara agar menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

---

<sup>1</sup> R. Djatmiko D. *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung, 1996, hlm. 112.

<sup>2</sup> Rina Florensa Sitompul, *Upaya Hukum Yang Dapat Dilakukan Korban Kecelakaan Kendaraan Bermotor Terhadap Penolakan Pemberian Dana Santunan Oleh PT. Jasa Raharja (Persero) Di Denpasar*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Udayana, hal. 1, Vol. 01, No. 07, Tahun 2013.

Di dalam suatu perkotaan, pertumbuhan dan populasi penduduk selalu menunjukkan kenaikan yang signifikan setiap tahunnya. Pertumbuhan penduduk di perkotaan bukan hanya akan menyebabkan bertambahnya penduduk yang bertempat tinggal dan bekerja di daerah perkotaan, namun akan diiringi dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang digunakan oleh penduduk sebagai alat transportasi.<sup>3</sup>

Pengangkutan adalah suatu pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.<sup>4</sup> Dalam hal ini terkait dengan unsur-unsur pengangkutan meliputi, ada suatu yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkutnya dan ada tempat yang dapat dilalui alat pengangkutan.<sup>5</sup> Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut diperoleh jika barang yang diangkut ke tempat nilai yang tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut jasa angkut.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Achmad Nurmandi, *Manajemen Perkotaan: Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, JKSG UMY, Yogyakarta, 2014, hlm. 311.

<sup>4</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*. Cetakan Pertama, FH UII Press, 2006, hlm. 162.

<sup>5</sup> *Ibid.* 163.

<sup>6</sup> Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Manajemen Pengangkutan*, FE UI, Jakarta, 1981, Hlm. 5

Dalam Undang Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 1 ayat (3) angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Jika kita mengikuti perkembangan transportasi online saat ini, telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, dengan bergabung pada aplikasi transportasi online kita akan mempunyai penghasilan tambahan dan dalam menjalankannya kita tidak terikat oleh waktu bekerja. Seiring berkembangnya platform teknologi aplikasi yang memfasilitasi jasa transportasi seperti Grab ini menimbulkan reaksi dan tekanan terhadap para pelaku usaha agar menjalankan usahanya berdasarkan izin yang sesuai dengan peraturan perundang undangan. Di satu sisi melalui website resmi Grab, menyatakan bahwa Grab adalah suatu perusahaan teknologi dan bukan lah perusahaan transportasi. Grab tidak memperkerjakan penyedia layanan dan tidak bertanggung jawab atas setiap tindakan ataupun kelalaian penyedia layanan. Grab hanya sarana untuk mempermudah pencarian atas layanan. Grab merupakan aplikasi yang dapat menghubungkan antara pengemudi dengan pengguna jasa angkutan. Aplikasi ini menyediakan informasi yang ditawarkan oleh penyedia layanan sebagai pihak ketiga. Grab menyediakan beberapa macam layanan antara lain:

1. Grab *Taxi* : Layanan transportasi menggunakan taxi
2. Grab *Car* : Layanan transportasi menggunakan mobil pribadi
3. Grab *Bike* : Layanan transportasi menggunakan sepeda motor
4. Grab *Express* : Layanan pengangkutan barang melalui kurir

5. Grab *Food* : Layanan pemesanan makanan atau minuman
6. Grab *Hitch* : Layanan transportasi yang mempertemukan penumpang yang memiliki rute tujuan yang searah

Dari layanan grab yang diberikan di atas pada dasarnya bertujuan untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam kegiatan pengangkutan yang memiliki kendala seperti kemacetan, susah nya sarana transportasi, susah nya lokasi tertentu untuk dijangkau, dsb. Dalam persoalan pengangkutan umum Grab kebanyakan melayani pengangkutan dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut nya dengan memunggut biaya tertentu yang telah disepakati. Seperti yang disebutkan di atas, pada aplikasi Grab terdapat layanan Grab Express. Layanan Grab Express merupakan layanan pengangkutan barang melalui kurir yang dapat mengirimkan barang tertentu yang diinginkan dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut nya. Grab Express merupakan gebrakan baru dalam layanan pengangkutan barang yang dapat mengantarkan barang dengan cepat. Seiring berkembang nya teknologi, aplikasi transportasi online seperti Grab ini mengakibatkan muncul nya reaksi dan tekanan bagi para pelaku usaha agar menjalankan usahanya berdasarkan berdasarkan izin yang sesuai dengan Undang-Undang.<sup>7</sup> Grab hadir dengan adanya pandangan pro kontra dari beberapa pihak. Grab dipandang tidak sesuai dengan peraturan perundang undangan yang ada. Dalam pelaksanaan kegiatan nya Grab menyelenggarakan pengangkutan umum

---

<sup>7</sup> Dikutip dari <https://www.grab.com/> yang diakses tanggal 26 Agustus 2018 , pukul 20.35 WIB.

dengan menggunakan sepeda motor, yang dimana sepeda motor tidak termasuk sebagai kendaraan bermotor umum yang bisa digunakan untuk melangsungkan kegiatan pengangkutan umum. Kendaraan bermotor umum ialah kendaraan yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dengan adanya biaya tertentu. Pada Pasal 47 Ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalanan tidak disebutkan sepeda motor termasuk kendaraan bermotor umum.<sup>8</sup> Dan jika dilihat dari Pasal 138 Ayat (3) Mewajibkan angkutan umum orang dan/atau barang di selenggarakan dengan menggunakan kendaraan bermotor umum. Begitu juga dalam hal kegiatan pengangkutan umum barang yang diselenggarakan oleh layanan Grab Express, di dalam Undang – Undang tersebut di atas pada Pasal 137 Ayat (3) diatur bahwa angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib di lakukan menggunakan mobil barang.<sup>9</sup> Dengan begitu timbulah masalah terkait pelaksanaan pengangkutan barang yang diselenggarakan oleh grab tersebut, selain itu akan timbul juga masalah mengenai tanggung jawab dalam pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor.

Maka berdasarkan uraian uraian latar belakang masalah di atas penulis bermaksud untuk melakukan penelitian lebih dalam mengenai masalah tersebut yang di tuliskan dalam judul penelitian: **PENYELENGGARAAN PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR MELALUI APLIKASI GRAB EXPRESS**

---

<sup>8</sup> Lihat Pasal 47 Ayat (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>9</sup> Lihat Pasal 137 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar Belakang yang telah diuraikan maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apakah penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia ?
2. Bentuk tanggung jawab apa yang diberikan jika terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang dalam proses penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab tersebut ?

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Rumusan Masalah diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab apakah termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang berdasarkan peraturan perundang undangan terkait angkutan jalan yang berlaku di Indonesia.
2. Untuk mengetahui seberapa jauh dan bentuk tanggung apa yang diberikan apabila terjadi kerugian dalam pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab.

## D. Orisinalitas Penelitian

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh peneliti bahwa penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui aplikasi grab express dalam aplikasi grab belum pernah dilakukan.

Sedangkan berdasarkan penelusuran internet, penulis menemukan beberapa topik yang hampir sama dengan penelitian ini namun dengan kajian yang berbeda diantaranya adalah:

1. Tahun 2016, Universitas Pasundan, Dwi Nur Aini Habibah, melakukan penelitian dengan judul Aspek Hukum yang Timmbul dari Kegiatan Usaha Ojek Berbasis Aplikasi atau Online (Go-Jek). Pada penelitian tersebut penulis yang bersangkutan secara garis besar mengangkut tiga pokok masalah yaitu mengenai aspek hukum yang timbull dari kegiatan usaha ojek berbasis online, perlindungan hukum terhadap pengemudi dan pengguna jasa, serta upaya pemerintah terkait kegiatan usaha tersebut. Penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang akan dilakukakn oleh penulis. Pada penelitian tersebut meneliti jenis pengangkutan secara umum yang dilaksanakan oleh go-jek. Sedangkan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis lebih terfokus secara khusus pada pengangkutan barangnya yakni pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan aplikasi grab. Penulis juga tidak membahas mengenai masalah perlindungan hukum serta upaya pemerintah seperti halnya yang dilakukan pada penelitian tersebut.

2. Tahun 2016, Universitas Hasanudin Makassar, Winda Budiarti Pakambanan, melakukakn penelitian dengan judul Tinjauan Hukum Pelaksanaan Pengangkutan Barang Melalui Layanan Go send Go jek Indonesia. Pada penelitian tersebut penulis yang bersangkutan secara garis besar mengangkat dua pokok masalah yaitu mengenai Pelaksanaan pengangkutan pada Go send Gojek dan Kedudukan Hukum PT. Gojek. Penelitian tersebut berbeda dengan penelitian yang akan dilakukan oleh penulis. Perbedaan pertama, pada penelitian tersebut meneliti tentang jenis pengangkutan berbasis aplikasi bernama Gojek, yang dikaji mengenai pengangkutan pada aplikasi Gojek. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh penulis nantinya akan terfokus pada pengangkutan berbasis aplikasi yang dilaksanan oleh aplikasi grab. Kedua, pada penelitian tersebut membahas mengenai kedudukan hukum PT Gojek, Sedangkan pada penelitia penulis tidak berfokus pada kedudukan hukum melainkan membahas mengenai tanggung jawab apabila terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang dalam penyelenggaraan pengangkutan menggunakan sepeda motor dalam aplikasi grab.

Berdasarkan uraian-uraian yang telah dikemukakan di atas tersebut, maka penulis menyimpulkan bahwa penelitian ini memiliki perbedaan fokus terhadap kajian yang dilakukan, selain itu penelitian ini adalah orisinal dan layak untuk diteliti. Namun apabila diluar pengetahuan penulis ternyata telah ada penelitian serupa dengan penelitian ini, maka diharapkan penelitian ini dapat melengkapin

penelitian sebelumnya seta dapat menambah literatur ilmu hukum khususnya dalam bidang hukum perdata.

#### E. Tinjauan Pustaka

##### 1. Pengangkutan Secara Umum

Berdasarkan Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.<sup>10</sup> Sedangkan pengangkutan disini dapat dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dari segi hukum, khususnya hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang dimana pihak pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke suatu tempat tertentu, dan pihak-pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya untuk membayar biaya tertentu angkutannya.<sup>11</sup>

Dari pengertian di atas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim atau penumpang. Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban

---

<sup>10</sup> Lihat Pasal 1 Angka (3) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>11</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Dagang*, FH UII Press, Jakarta, 2006, hlm 183.

untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar ongkos tertentu angkutan.<sup>12</sup>

Pengaturan hukum pengangkutan di Indonesia dapat ditemukan dalam beberapa peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur masalah pengangkutan, yakni:<sup>13</sup>

1. KUHD
2. UU No. 13 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
3. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Penerbangan
4. UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
5. UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Legislasi tersebut diikuti oleh peraturan pelaksanaannya.

Secara umum terdapat beberapa fungsi pengangkutan:<sup>14</sup>

1. Berperan dalam hal ketersediaan barang (*availability of goods*).
2. Stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*)
3. Penurunan harga (*price reduction*).
4. Meningkatkan nilai tanah (*land value*).

---

<sup>12</sup> Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2013, hlm. 153.

<sup>13</sup> Ridwan Khairandy, *Pokok Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Pertama, FH UII Press, Yogyakarta, 2014, hlm. 372.

<sup>14</sup> Zainal Asikin, *Op.Cit*, Hlm 156.

5. Terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labour*).
6. Berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*).
7. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk dalam kehidupan.

## 2. Pengangkutan Barang Melalui Darat

Kegiatan dari transportasi memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari suatu tempat (*origin atau port of call*) ke tempat lain (*part of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.<sup>15</sup>

Pengangkutan adalah proses pemindahan barang dari pengiriman ke tempat tujuan. Dengan demikian, terdapat tiga komponen dasar dalam pengangkutan barang yaitu: Pengirim, Jasa angkut (alat angkutan), dan Penerima. Pengangkutan sebagai sebuah proses atau kegiatan memerlukan alat pengangkutan untuk mengangkut barang atau penumpang, atau membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.<sup>16</sup>

Pengangkut secara umum adalah orang atau siapa saja, dengan persetujuan charter menurut waktu (*time charter*) atau charter menurut perjalanan, baik dengan

---

<sup>15</sup> Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1995), hlm 1.

<sup>16</sup> Zainal Asikin, *Op.Cit.* Hlm 154

suatu persetujuan lain mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya maupun sebagian melalui pengangkutan.<sup>17</sup>

Dalam hal pengangkutan barang, pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi ditempat tujuan daripada di tempat asalnya. Oleh karena itu, pengangkutan dikatakan memberi nilai kepada barang yang diangkut. Nilai itu akan lebih besar dari biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*).

Menurut Sri Rejeki Hartono bahwa pada dasarnya pengangkutan mempunyai dua nilai kegunaan, yaitu:<sup>18</sup>

1. Kegunaan Tempat (*Place Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang bermanfaat, ke tempat lain yang menyebabkan barang tadi menjadi lebih bermanfaat.

2. Kegunaan Waktu (*Time Utility*)

Dengan adanya pengangkutan berarti dapat dimungkinkan terjadi suatu perpindahan suatu barang dari suatu tempat ke

---

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

tempat yang lain dimana barang itu lebih diperlukan tepat pada waktunya.

Perjanjian pengangkutan barang adalah suatu perjanjian antara pengangkut dan pengirim untuk mengangkut dan memindahkan barang milik pengirim ke tempat tujuan dengan selamat, dengan membayar biaya tertentu pengangkutan.<sup>19</sup>

Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran ongkos angkutan sesuai yang telah disepakati.<sup>20</sup> Sedangkan pengirim jika kita lihat dalam KUHD tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris pengirim disebut *consigner*.<sup>21</sup>

Menurut Ridwan Khairandy, penerima barang dalam kerangka perjanjian pengangkutan tidak menjadi para pihak. Penerima merupakan pihak ketiga yang berkepentingan atas penyerahan barang.<sup>22</sup> Pihak penerima barang yakni sama dengan pihak pengirim dan penerima merupakan subjek yang berbeda. Namun

---

<sup>19</sup> *Ibid.*, hlm 169

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm 163

<sup>21</sup> *Ibid.*, hlm 164

<sup>22</sup> Ridwan Khairandy, *Pokok Pokok Hukum Dagang, Op.Cit.*, hlm 376.

adakalanya pihak pengirim barang juga adalah sebagai pihak yang menerima barang yang diangkut ditempat tujuan. Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan.<sup>23</sup>

Dalam kegiatan pengangkutan melalui darat, terdapat dua jenis pengangkutan, yakni pengangkutan jalan raya dan pengangkutan kereta api, dan dalam ulasan ini akan dibatasi pada pengangkutan barang di jalan raya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 47 Ayat (1) disebutkan bahwa kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dan tidak bermotor masih dikelompokan lagi berdasarkan jenisnya, sebagai berikut:

a. Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang dioperasikan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.<sup>24</sup> Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya tertentu. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 47 Ayat (2), kendaraan bermotor terbagi atas:

1) Sepeda Motor

---

<sup>23</sup> Zainal Asikin, *Op.Cit.*, hlm. 164.

<sup>24</sup> Lihat Pasal 1 Angka (8) UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan.

Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor broda tiga tanpa rumah-rumah.<sup>25</sup>

2) Mobil Penumpang

Dalam pasal 1 angka (10) PP No.74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3500 kilogram.

3) Mobil Bus

Dalam pasal 1 angka (11) PP No.74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memliki tempat duduk lebih dari delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3500 kilogram.

4) Mobil Barang

Dalam pasal 1 angka (12) PP No.74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

---

<sup>25</sup> Lihat Pasal 1 Angka (20) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan)

5) Kendaraan Khusus

Dalam pasal 47 ayat (2) huruf e Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain :

- Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia.
  - Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia.
  - Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*.
  - Kendaraan khusus penyandang cacat.
- b. Kendaraan tidak bermotor

Dalam pasal 1 angka (9) UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan

3. Legalitas Kendaraan Roda Dua Dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang

Pengangkutan dalam konteks Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terbagi menjadi dua jenis yakni pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan pengangkutan orang dan/atau barang

terbagi menjadi dua yakni pertama, pengangkutan barang dan/atau orang dengan mengendarai kendaraan bermotor, dan kedua pengangkutan barang dan/atau orang dengan mengendarai kendaraan tidak bermotor. Dilihat dalam segi kegunaannya, pengangkutan dibagi menjadi dua yaitu pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial yang disebut sebagai pengangkutan umum dan pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Perbedaan mendasar dari pengangkutan umum dan pengangkutan biasa adalah pengangkutan umum mengenakan bayaran atau tarif kepada penumpang dan/atau pengirim atau penerima barang, sementara pengangkutan biasa tidak mengenakan bayaran atau tarif kepada penumpang dan/atau pengirim. Dalam pengangkutan umum, kendaraan yang dipergunakan adalah kendaraan bermotor umum, dimana menurut Pasal 1 angka 5 PP No. 74 Tahun 2014 didefinisikan sebagai setiap kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Kendaraan bermotor umum yang dimaksud dalam hal ini adalah mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang, hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009, sedangkan sepeda motor merupakan kendaraan bermotor perseorangan, bukan kendaraan bermotor umum. Selain itu angkutan umum wajib melakukan pengujian kendaraan bermotor atau uji KIR, sementara sepeda motor tidak melalui uji tersebut.<sup>26</sup> Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan Nomor: UM.3012/1/21/PBH/2015

---

<sup>26</sup> Achamad Nurmandi, *Manajemen Perkotaan, Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, JKSG UMY, Yogyakarta, 2014 hal. 311.

dilatar belakangi oleh munculnya permasalahan yang menganggap bahwa transportasi online roda dua dianggap sebagai angkutan tanpa izin atau liar sehingga mendapat larangan dari pemerintah dengan dikeluarkannya surat tersebut.<sup>27</sup> Surat klasifikasi penting tersebut menuliskan pada bagian perihalnya sebagai kendaraan pribadi (sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang) yang digunakan untuk mengangkut orang dan/atau barang dengan memungut bayaran tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum, karena tidak sesuai dengan ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014. Realitas di masyarakat menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar antara kebutuhan transportasi publik dan kemampuan menyediakan angkutan publik yang layak dan memadai, kesenjangan tersebutlah yang selama ini diisi oleh layanan transportasi berbasis aplikasi seperti grab.

#### F. Definisi Operasional

Untuk mengantarkan pada pemahaman yang benar perlu kiranya penulis menerangkan pengertian dan batasan judul tersebut di atas sehingga jelas bagi kita segala pengertian yang ada di dalamnya.

Arti kata pelaksanaan itu sendiri dikutip dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah proses, cara, perbuatan melaksanakan. Jadi dapat disimpulkan penulis pelaksanaan yang dimaksud adalah suatu proses menjalankan suatu hal tertentu.

---

<sup>27</sup> Andika Wijaya, 2016, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, hal. 4.

Seperti yang diuraikan diatas, berdasarkan Pasal 1 angka 3 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Angkutan ialah perpindahan orang dan/barang dari suatu tempat ke tempat tertentu dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan pengangkutan dapat diartikan sebagai perpindahan barang dan/atau orang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Sepeda motor menurut Pasal 1 Angka 20 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Layanan aplikasi adalah suatu layanan berbasis komputer yang disediakan untuk pengguna aplikasi atau pelanggan melalui sistem elektronik atau suatu jaringan. Dalam hal ini aplikasi yang dimaksud adalah Grab. Grab merupakan suatu aplikasi perangkat lunak yang dapat diakses melalui telepon genggam/smartphone, dimana aplikasi ini berfungsi sebagai sarana penghubung antara pengemudi dengan pengguna jasa ojek. Dengan kata lain aplikasi ini menyediakan informasi yang ditawarkan oleh penyedia layanan sebagai pihak ketiga. Jenis layanan yang dapat diminta melalui aplikasi ini antara lain adalah transportasi, kurir instan, pembelian pribadi, pengiriman makanan, dan sebagainya. Adapun yang menjadi bahan penelitian penulis yaitu layanan Grab Express yakni layanan kurir instan atau angkutan barang yang dapat mengirim barang yang diinginkan dengan menggunakan sepeda motor sebagai alat angkutnya.

Dari uraian-uraian diatas jadi yang dimaksud dengan Pelaksanaan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor melalui Layanan Grab Express dalam Aplikasi Grab adalah melihat bagaimana pelaksanaan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat lain tertentu dengan dipungut biaya tertentu dan menggunakan sepeda motor , dalam hal ini kendaraan beroda dua yang didapatkan dengan cara mengakses layanan Grab Express pada aplikasi Grab. Berdasarkan kegiatan pengangkutan barang tersebut akan dikaji apakah kegiatan tersebut termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan terkait angkutan jalan yang berlaku dan mengkaji bagaimana tanggung jawab hukum yang diberikan apabila terjadi kerugian dalam pelaksanaan kegiatan pengangkutan barang tersebut yakni siapa pihak yang harus bertanggung jawab serta tanggung jawab seperti apa yang akan diberikan.

#### G. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini akan menggunakan metode penelitian hukum normatif, yang diuraikan sebagai berikut :

##### 1. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (*normatif legal research*) yakni dilakukan melalui kajian terhadap Peraturan

Perundang-Undangan yang berlaku dan bahan-bahan hukum yang berhubungan dengan penelitian ini serta penelitian lapangan.

## 2. Metode Pendekatan Masalah

Dalam penelitian ini metode pendekatan masalah yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yakni pendekatan yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas.

## 3. Metode Analisis Data

Dalam menganalisis data, penulis menggunakan teknik analisis kualitatif yaitu data yang telah diperoleh akan diuraikan dalam bentuk keterangan dan penjelasan, selanjutnya akan dikaji berdasarkan peraturan perundang-undangan, konsep dalam hukum, dan argumentasi dari peneliti sendiri.

## 4. Sumber Data

Data yang dikumpulkan oleh penulis dalam penelitian ini dilakukan melalui pengumpulan data sekunder. Metode pengumpulan data sekunder terbagi atas tiga yaitu:

- a. Bahan hukum primer yaitu, peraturan dasar seperti Peraturan Perundang-Undangan yang meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah.
- b. Bahan hukum sekunder yaitu, buku-buku atau literatur yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer.

- c. Bahan hukum tersier yaitu, kamus atau bahan interner yang dapat memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

#### 5. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data sekunder dilakukan melalui studi kepustakaan yakni dengan mengumpulkan data dan meneliti melalui sumber bacaan yang berhubungan dengan judul penelitian ini, bersifat teoritis ilmiah yang dapat dipergunakan sebagai dasar dalam penelitian dan menganalisa masalah-masalah yang akan dihadapi, serta wawancara. Penelitian yang dilakukan dengan membaca serta menganalisa peraturan perundang-undangan maupun dokumentasi lainnya seperti karya ilmiah para sarjana, majalah , surat kabar, internet, maupun sumber teoritis lainnya yang berkaitan.

#### H. Kerangka Skripsi

Penelitian ini akan disusun dalam empat bab yang antara bab pertama hingga bab terakhir akan disambungkan menjadi satu kesatuan pemikiran yaitu mengaitkan teori-teori dan norma hukum dengan permasalahan yang terjadi.

Bab I (Pendahuluan) merupakan kerangka pikir yang menjawab mengapa penelitian ini disusun, teori-teori apa yang digunakan serta bagaimana penelitian ini disusun hingga mencapai kesimpulan. Dalam bab ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, orisinalitas penelitian, tinjauan pustaka, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II (Tinjauan Umum Tentang Perjanjian Pengangkutan) merupakan penjelasan secara mendalam mengenai teori-teori yang berhubungan dengan masalah dalam penelitian ini. Dalam bab ini akan dijelaskan secara teoritis mengenai pengangkutan secara umum, pengangkutan barang melalui darat, tanggung jawab dalam pengangkutan barang. Dari paparan ini diharapkan dapat mengantarkan penulis pada penyelesaian terhadap pokok persoalan yang menjadi fokus penelitian.

Bab III (Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor melalui Layanan Grab Express) berisi data berupa hasil penelitian dan pembahasan mengenai pelaksanaan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan Grab Express dalam aplikasi Grab dengan meninjau peraturan perundang – undangan, bahan hukum, buku-buku, dan lain-lain yang nantinya dapat menjawab rumusan masalah pada bab pertama.

Bab IV (Penutup) berisi kesimpulan jawaban atas permasalahan yang menjadi objek penelitian setelah dilakukannya pembahasan oleh penulis dan juga berisi saran berupa rekomendasi terhadap hasil kesimpulan dalam skripsi dari penulis atas penelitian ini.



## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG PERJANJIAN PENGANGKUTAN

#### A. Hukum Pengangkutan

##### 1. Definisi Pengangkutan

Kata 'pengangkutan' berasal dari kata dasar 'angkut' yang artinya mengangkat dan membawa. Dalam kamus hukum tertera bahwa, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat kesuatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan.

Terdapat beberapa pengertian pengangkutan dari para sarjana, diantaranya:

- a. Menurut Lestari Ningrum, pengangkutan yaitu rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan penumpang dan/atau barang dari satu tempat pemuatan (*embargo*) ke tempat tujuan (*disembarkasi*) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan tersebut meliputi kegiatan.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004, hlm. 134.

1) Dalam arti luas

- Memuat penumpang dan/atau barang ke dalam alat pengangkut.
- Membawa penumpang dan/atau barang ke tempat tujuan.
- Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

2) Dalam arti sempit

- Kegiatan membawa penumpang dan/atau barang dari stasiun/terminal/tempat pemberangkatan ke stasiun/terminal/pelabuhan/bandara tempat tujuan.

b. Menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan adalah proses kegiatan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang ke tempat yang ditentukan.<sup>29</sup>

---

<sup>29</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, hlm. 19.

- c. Menurut A. Abdurrachman, pengangkutan pada umumnya adalah pengangkutan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat lain, alat-alat fisik yang digunakan untuk pengangkutan semacam itu termasuk kendaraan dan lain-lain.<sup>30</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkutan adalah kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat tertentu ke tempat tujuan tertentu dengan imbalan jasa dari pengirim atau penumpang sebagai harga dari pengangkutan tersebut.

## 2. Fungsi dan Tujuan Pengangkutan

### a. Fungsi Pengangkutan

Fungsi pengangkutan yakni memindahkan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.<sup>31</sup>

### b. Tujuan Pengangkutan

Pengangkutan diselenggarakan dengan tujuan membantu memindahkan barang dan/atau orang dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang dan/atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien

---

<sup>30</sup> Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan*, Inggris-Indonesia, Pradnya Paramita, Jakarta,

<sup>31</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003, hlm. 1.

karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif cepat atau singkat.<sup>32</sup>

### 3. Jenis-jenis Pengangkutan dan Pengaturannya

#### a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api dan kendaraan umum, yang pengaturannya terdapat dalam:

1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang.

2) Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

#### b. Pengangkutan Laut

---

<sup>32</sup> Louis Adi Putra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2013, hlm. 15

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

- 1) KUHD, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II Bab VA tentang Pengangkutan Barang-barang, dan Buku II Bab VB tentang Pengangkutan Orang.
- 2) Peraturan perundang-undangan, yakni Undang-Undang No.17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara, yang pengaturannya terdapat dalam Undang- Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang- Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).

#### 4. Asas Hukum Pengangkutan

Pada setiap undang-undang yang ada, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari dibuatnya undang-undang tersebut. Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum. Asas hukum pengangkutan merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua, yaitu asas hukum publik dan asas hukum perdata. Berikut uraian kedua asas hukum pengangkutan tersebut.

##### a. Asas yang Bersifat Publik

Asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak dalam pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Asas bersifat publik terdiri atas:<sup>33</sup>

##### 1) Asas Manfaat

Makna dari asas ini adalah setiap pengangkutan harus dapat memberikan nilai guna yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat, dan pengembangan peri kehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara.

---

<sup>33</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013, hlm. 12.

## 2) Asas Usaha Bersama dan Kekeluargaan

Makna dari asas usaha bersama dan kekeluargaan ini adalah setiap penyelenggaraan usaha pengangkutan di lakukan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.

## 3) Asas Adil dan Merata

Makna dari asas adil dan merata adalah setiap penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat, dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

## 4) Asas Keseimbangan

Makna dari asas keseimbangan ini adalah setiap penyelenggaraan pengangkutan harus memiliki keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat,serta antara kepentingan nasional dan internasional.

## 5) Asas Kepentingan Umum

Makna dari asas ini adalah setiap penyelenggaraan pengangkutan harus lebih mengutamakan kepentingan bagi pelayanan umum bagi masyarakat luas.

#### 6) Asas Keterpaduan

Makna dari asas keterpaduan ini adalah setiap penyelenggaraan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi, baik intra maupun antar pengangkutan.

#### 7) Asas Tegaknya Hukum

Makna dari asas tegaknya hukum ini adalah pemerintah wajib menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia agar selalu sadar dan taat pada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.

#### 8) Asas Keselamatan Penumpang

Makna dari asas keselamatan penumpang ini adalah setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan dan/atau asuransi kerugian lainnya. Asuransi kecelakaan termasuk dalam lingkup asuransi sosial yang bersifat wajib. Keselamatan penumpang tidak hanya diserahkan pada perlindungan asuransi, tetapi juga penyelenggara perusahaan pengangkutan harus berupaya menyediakan dan memelihara alat pengangkut yang memenuhi standar keselamatan yang sesuai dengan ketentuan undang-undang.

b. Asas yang Bersifat Perdata

Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas bersifat perdata terdiri atas:<sup>34</sup>

1) Asas Konsensual

Makna dari asas ini yaitu bahwa perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen pengangkutan.

2) Asas Koordinatif

Makna dari asas ini yaitu bahwa pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.

---

<sup>34</sup> *Ibid.*, hlm. 14.

### 3) Asas Campuran

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberi kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

### 4) Asas tanpa Hak *Retensi*

Makna dari asas ini yaitu bahwa pengangkut tidak menggunakan hak *retensi* (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

### 5) Asas Pembuktian dengan Dokumen

Makna dari asas ini yaitu bahwa setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa tiket karcis penumpang.

Diharapkan calon dan pengusaha pengangkutan mempunyai kesadaran dalam memperjuangkan berlakunya asas-asas dalam pengangkutan ini, sehingga dunia usaha pengangkutan nasional

di Indonesia dapat berjalan baik, seimbang antara pengusaha, masyarakat, dan pemerintah, serta saling menguntungkan, masyarakat memberikan penghasilan bagi pengusaha, pengusaha memberikan fasilitas yang aman dan lancar, dan pemerintah mendapatkan penghasilan dari pajak pengusaha.

## 5. Subjek Hukum dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan. Subjek hukum pengangkutan adalah pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:<sup>35</sup>

### a. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha di bidang jasa pengangkutan. Ciri dan karakteristik pengangkut, antara lain:

- Perusahaan penyelenggaraan angkutan.
- Menggunakan alat pengangkut mekanik.
- Penerbit dokumen angkutan.

---

<sup>35</sup> Lestari Ningrum, *Op.Cit*, hlm. 140

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada perjanjian pengangkutan untuk dapat membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang telah ditentukan akan dikenakan biaya penyimpanan barang. Apabila ada keterlambatan pemberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar biaya ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim, antara lain:

- Pemilik barang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- Membayar biaya angkutan.
- Pemegang dokumen angkutan.

c. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara. Ciri dan karakteristik penumpang, antara lain:

- Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- Membayar biaya angkutan.
- Pemegang dokumen angkutan.

#### d. Ekspediter

Ekspediter adalah orang/badan hukum yang bertugas untuk mencari pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Ekspediter mengurus berbagai macam dokumen dan formalitas yang berlaku guna memasukkan dan/atau mengeluarkan barang dari alat angkut atau gudang. Ciri dan karakteristik ekspediter, antara lain:

- Perusahaan perantara pencari pengangkut barang.
- Bertindak untuk dan atas nama pengirim.
- Menerima provisi dari pengirim.

#### e. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan adalah pihak yang mencari penumpang bagi pengangkut. Agen perjalanan ini bertindak atas nama pengangkut dan menyediakan fasilitas angkutan kepada penumpang dengan cara menjual tiket/karcis kepada penumpang dan penumpang membayar biaya angkutan yang kemudian oleh agen perjalanan diserahkan kepada pengangkut dan pihak agen perjalanan mendapat provisi dari pihak pengangkut. Ciri dan karakteristik agen perjalanan, antara lain:

- Perusahaan perantara pencari penumpang.
- Bertindak untuk dan atas nama pengangkut.

- Menerima provisi dari pengangkut.

f. Penerima (*Consigner*)

Penerima adalah pengirim yang dapat diketahui dari dokumen pengangkutan.

Dapat berupa pembeli/importir atau pihak yang memperoleh kuasa atau pengirim.

Ciri dan karakteristik penerima, antara lain:

- Perusahaan atau perseorangan yang memperoleh hak dari pengirim barang.
- Dibuktikan dengan penguasaan dokumen angkutan.
- Membayar atau tanpa membayar biaya angkutan.

## 6. Objek Hukum dalam Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan, yaitu terpenuhinya hak dan kewajiban pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat. Objek hukum pengangkutan terdiri dari:<sup>36</sup>

a. Barang Muatan (*Cargo*)

1) Barang muatan yang dimaksud adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang, yaitu:

- Barang sandang
- Barang pangan

---

<sup>36</sup> *Ibid.*, hlm. 144.

- Barang rumah tangga
- Barang pendidikan
- Barang pembangunan
- Hewan

2) Secara fisik barang muatan dibedakan menjadi enam golongan,

yaitu:

- Barang berbahaya
- Barang tidak berbahaya
- Barang cair
- Barang berharga
- Barang curah
- Barang khusus

3) Secara alamiah barang muatan dibedakan menjadi empat

golongan, yaitu:

- Barang padat
- Barang cair
- Barang gas
- Barang rongga (mobil, boneka, TV, cabinet, dll)

4) Dari jenisnya barang muatan dibagi menjadi tiga golongan, yaitu:

- *General cargo*, yaitu berbagai jenis barang yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan dalam bentuk unit- unit kecil.

- *Bulk Cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tangka.

- *Homogenous cargo*, yaitu satu macam barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara pembungkusan/pengepakan.

5) Dilihat dari cara menjaga dan mengurusnya (*custody and handling*), barang muatan dibedakan menjadi tiga golongan, yaitu:<sup>37</sup>

- Barang berbahaya (*dangerous cargo*) yang sifatnya mudah terbakar (*highly flammable*), mudah meledak (*highly explosive*), mudah pecah (*highly breakable*), mengandung racun (*poisonous*).

- Barang dingin atau beku (*refrigerated cargo*) yang perlu diangkut menggunakan ruang pendingin, misalnya, daging atau ikan segar, obat-obatan.

- Barang yang panjang atau beratnya melebihi ukuran tertentu, misalnya barang peti kemas, barang koli.

#### b. Alat Pengangkut

---

<sup>37</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 116.

Sebagai pengusaha yang menjalankan perusahaan angkutan, pengangkut memiliki alat pengangkut sendiri atau menggunakan alat pengangkut milik orang lain dengan perjanjian sewa. Alat pengangkut terdiri dari:

#### 1) Kereta Api

Kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel. Menurut kegunaannya, kereta api digolongkan menjadi dua, yaitu:

- Kereta api barang yang digunakan khusus untuk mengangkut barang.
- Kereta api penumpang yang digunakan khusus untuk mengangkut penumpang.

#### 2) Kendaraan Umum

Kendaraan umum adalah alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu dan dipungut bayaran bagi yang menggunakan fasilitas ini. Kendaraan umum wajib dilakukan pendaftaran, tujuannya adalah untuk:

- Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan yang dioperasikan di Indonesia.

- Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, rekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.

- Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

### 3) Kapal Niaga

Kapal niaga adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apa pun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis. Beberapa jenis kapal niaga, yaitu:

- Kapal yang digerakkan dengan tenaga mekanik adalah kapal yang mempunyai penggerak mesin (kapal motor, kapal uap).

- Kapal yang berdaya dukung dinamis adalah jenis kapal yang dapat dioperasikan di permukaan air atau di atas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis yang diakibatkan oleh kecepatan dan/atau rancang bangun kapal itu sendiri (*jet foil*).

- Kapal penumpang (*passanger ship*) adalah kapal yang dibangun khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak dan tiap geladak terdiri dari kamar-kamar penumpang berbagai kelas, seperti Kapal Kambuna dan Kerinci.

- Kapal barang penumpang (*cargo-passanger ship*) adalah kapal yang dibangun untuk mengangkut barang dan penumpang bersama-sama. Kapal ini terdiri dari beberapa geladak untuk barang dan kamar untuk penumpang.

- Kapal barang dengan akomodasi penumpang terbatas, yaitu kapal barang biasa, tetapi diizinkan membawa penumpang dalam jumlah terbatas, yaitu maksimum dua belas orang yang ditempatkan dalam kamar, bukan di geladak (dek).

Kapal wajib didaftarkan. Di Indonesia sistem pendaftaran kapal adalah sistem tertutup, dalam arti hanya kapal-kapal yang memenuhi persyaratan tertentu yang dapat didaftarkan di Indonesia, yaitu kapal harus berukuran isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> atau yang dinilai sama dengan itu serta dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia. Syarat tanda pendaftaran kapal adalah *groose acte*. Kapal juga harus memiliki tanda kebangsaan, yang diperoleh berdasarkan negara di mana kapal tersebut didaftarkan. Kapal yang telah didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan dapat dibebani beban hipotik, berarti oleh hukum kapal tersebut dianggap sebagai barang tetap, sehingga dapat dijadikan jaminan utang.

#### 4) Pesawat Udara

Pesawat udara niaga adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara, digunakan untuk umum dan dipungut bayaran. Pesawat udara niaga yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda

pendaftaran. Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut:

- Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau oleh badan hukum Indonesia.
- Dimiliki oleh warga negara asing/badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, atau bentuk perjanjian lainnya.
- Dimiliki oleh instansi pemerintah.
- Dimiliki oleh lembaga tertentu yang diizinkan pemerintah.

Tanda kebangsaan pesawat udara wajib dimiliki setelah mempunyai tanda pendaftaran pesawat udara. Pesawat udara yang telah didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan dapat dibebani hipotik, pengembannya harus didaftarkan, dan ketentuan yang berlaku baginya adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata).

## 7. Tahap Penyelenggaraan Pengangkutan

Apabila diperinci, proses penyelenggaraan pengangkutan baik melalui kereta api, darat, perairan, maupun udara selalu meliputi lima tahap kegiatan, antara lain:<sup>38</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibid.*, hlm. 174.

#### a. Tahap Persiapan

Pada tahap ini, penumpang atau pengirim mengurus penyelesaian biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnya yang diperlukan bagi pengangkutan barang, misalnya, dokumen perpajakan dan dokumen perizinan. Pengangkut menyediakan alat pengangkut pada hari, tanggal, dan waktu yang telah disepakati berdasarkan dokumen pengangkutan yang telah diterbitkan. Pengurusan biaya pengangkutan dan dokumen pengangkutan serta dokumen-dokumen lainnya oleh penumpang atau pengirim dapat diwakilkan oleh pihak lain, seperti agen perjalanan ataupun perusahaan ekspedisi muatan.

#### b. Tahap Pemuatan

Pada tahap ini penumpang yang sudah memiliki karcis/tiket penumpang dapat naik dan masuk alat pengangkut yang telah disediakan oleh pengangkut di stasiun, terminal, pelabuhan, atau bandara tertentu berdasarkan peraturan dan tata tertib yang berlaku. Pada pengangkutan barang, pengirim atau ekspediter yang mewakilinya menyerahkan barang kepada pengangkut untuk dimuat dalam alat pengangkut. Atau pengirim menyerahkan barang kepada perusahaan jasa di bidang muat bongkar untuk dimuat ke dalam alat pengangkut.

#### c. Tahap Pengangkutan

Pada tahap ini, pengangkut menyelenggarakan pengangkutan, yaitu kegiatan memindahkan penumpang atau barang dari tempat pemberangkatan ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkut yang sesuai dengan jenis perjanjian pengangkutan. Tempat pemberangkatan dan tempat tujuan itu adalah stasiun, terminal, pelabuhan, dan bandara. Di tempat pemberangkatan dan tempat tujuan dilakukan pemeriksaan atau pengecekan dokumen dan barang yang diangkut guna menetapkan apakah penumpang atau barang yang diangkut itu sah menurut undang-undang atau tidak sah untuk dapat dilakukan tindakan pengamanan.

d. Tahap Penurunan/Pembongkaran

Pada tahap ini, penumpang diturunkan dari alat pengangkut karena angkutan sudah berakhir di tempat tujuan, sedangkan pada pengangkutan barang kegiatannya adalah pembongkaran barang dari alat pengangkut. Pada tahap ini, pengangkut menyerahkan barang kepada penerima dan penerima menyerahkan pembongkaran barangnya kepada perusahaan jasa dibidang usaha muat bongkar dan meletakkannya di tempat yang telah disepakati. Penerima menyerahkan pengurusan selanjutnya kepada ekspediter, baik mengenai barang maupun dokumen.

#### e. Tahap Penyelesaian

Pada tahap ini, pihak-pihak menyelesaikan persoalan yang terjadi selama atau sebagai akibat pengangkutan. Penumpang yang mengalami kecelakaan, luka, atau meninggal dunia diselesaikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan kesepakatan. Pada pengangkutan barang, pengangkut menerima biaya angkutan dan biaya-biaya lainnya dari penerima jika belum di bayar oleh pengirim. Pengangkut menyelesaikan semua klaim ganti kerugian yang menjadi tanggung jawabnya jika itu timbul akibat penyelenggaraan pengangkutan.

#### 8. Dokumen Angkutan

Dalam pengadaan perjanjian pengangkutan tidak ada peraturan perundangan yang mensyaratkan adanya suatu bentuk tertentu, sehingga perjanjian pengangkutan dapat dibuat dalam bentuk tertulis atau lisan, asal diantara para pihak terdapat persetujuan kehendak. Sekalipun demikian dalam praktik perjanjian pengangkutan selalu dibuat dalam bentuk tertulis, yaitu dokumen angkutan,<sup>39</sup> atau juga biasa disebut surat angkutan.

Ketentuan pengaturan mengenai dokumen angkutan pada umumnya tidak tercantum di dalam KUHD. Hanya aturan mengenai dokumen angkutan untuk pengangkutan laut yang tercantum, seperti pada pasal 454 KUHD tentang perjanjian charter kapal, pasal 504 dan 506 KUHD tentang konosemen, serta Pasal

---

<sup>39</sup> H. M. Hudi Asrori S., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Penerbit Kreasi Wacana, Yogyakarta, 2010, hlm.41.

90 KUHD tentang dokumen dalam perjanjian pengangkutan darat yang disebut surat muatan.

Dalam Pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspediter dan pengangkut atau nakhoda. Sebetulnya tanpa dokumen/surat angkutan, apabila tercapai persetujuan kehendak antara kedua belah pihak perjanjian telah ada, sehingga dokumen/surat angkutan hanya merupakan surat bukti belaka mengenai perjanjian angkutan. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.<sup>40</sup>

Di dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, terdapat pengertian mengenai dokumen, yaitu bahwa dokumen adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak, yang dapat dipakai sebagai bukti atau keterangan.

Berdasarkan pengertian tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa dokumen angkutan adalah sesuatu yang tertulis atau tercetak yang dapat dipakai sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan antara pihak pemakai jasa angkutan dengan pengangkut. Dalam hal ini meliputi pengangkutan orang dan pengangkutan barang.

---

<sup>40</sup> Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Penerbit Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm. 16.

Dalam praktik, dokumen angkutan yang biasa ada secara umum baik dalam pengangkutan laut, darat, maupun udara ada tiga macam, antara lain:<sup>41</sup>

1. Tiket penumpang, untuk pengangkutan orang.
2. Tiket bagasi, untuk pengangkutan bagasi.
3. Surat muatan, untuk pengangkutan barang.

## B. Pengangkutan Barang di Darat

### 1. Pengertian Pengangkutan Barang

Dalam KUHD tidak tercantum pengertian mengenai barang. Namun dalam hubungannya dengan pengangkutan barang, dapat diambil pengertian barang dalam ensiklopedia ekonomi yang menyatakan bahwa barang adalah suatu jumlah komoditi atau produk yang akan memenuhi suatu kendaraan muatan.<sup>42</sup>

Dari definisi barang tersebut dan definisi pengangkutan yang dibahas sebelumnya, maka dapat ditarik suatu pengertian bahwa pengangkutan barang adalah kegiatan pemindahan muatan sebagai objek angkutan yang mempunyai nilai tersendiri bagi pemiliknya dengan menggunakan sarana angkut dari suatu tempat untuk diangkut dan diserahkan kepada penerima.

---

<sup>41</sup> H. M. Hudi Asrori S., *Op.Cit.*, hlm. 43.

<sup>42</sup> Abdurrachman, *Op.Cit.*, hlm. 174.

## 2. Para Pihak dalam Pengangkutan Barang

### a. Pengangkut

Dalam KUHD, tidak terdapat pengertian pengangkut, oleh karena KUHD memang tidak mengatur pengangkutan pada umumnya, melainkan hanya mengatur mengenai pengangkutan laut. Di dalam Kamus Hukum, pengangkut diartikan sebagai pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Selain itu, pengertian pengangkut yang ada kebanyakan hanya merupakan pendapat dari para sarjana, namun definisi ini dapat dipakai sebagai gambaran untuk mengetahui tentang pengertian dari pengangkut itu sendiri. Berikut beberapa definisi pengangkut dari beberapa pendapat para sarjana:

1) Menurut H.M.N. Purwosutjipto, pengangkut pada umumnya yaitu orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.<sup>43</sup>

2) Menurut Achmad Insani, menghubungkan pengertian pengangkutan dengan Pasal 91 KUHD, yang mengartikan bahwa petugas pengangkut sebagai pihak pengangkut yang bertugas dan berkewajiban mengangkut dan bertanggung jawab terhadap semua kerugian yang diderita dalam pengangkutan barang.<sup>44</sup>

Berdasarkan beberapa pendapat sarjana tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa pengangkut adalah orang atau badan hukum yang mengikatkan

---

<sup>43</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hlm. 4.

<sup>44</sup> Achmad Insani, *Hukum Dagang*, Penerbit Pradnya Paramita, Jakarta, 1984, hlm. 407.

diri untuk menyelenggarakan pengangkutan baik yang berupa orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang telah ditentukan.

#### b. Pengirim

Terdapat beberapa definisi pengirim menurut para sarjana, sebagai berikut:

1) H.M.N Purwosutjipto, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan serta yang memberikan muatan.<sup>45</sup>

2) Abdulkadir Muhammad, pengirim adalah pemilik barang, atau penjual (*eksportir*), atau majikan penumpang dalam perjanjian pengangkutan serombongan penumpang (tenaga kerja, olah raga), atau pihak yang mengikatkan diri dalam suatu perjanjian pengangkutan untuk membayar biaya pengangkutan.<sup>46</sup>

Berdasarkan pendapat para sarjana tersebut, dapat ditarik suatu pengertian bahwa pengirim adalah orang atau badan hukum yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut kepada pengangkut.

#### c. Penerima

---

<sup>45</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Loc.Cit.*

<sup>46</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 35.

Salah satu kewajiban pengangkut ialah menyerahkan barang angkutan kepada penerima seperti yang sudah ditetapkan dalam suatu perjanjian pengangkutan yang bersangkutan. Dalam hal ini, Purwosutjipto berpendapat bahwa dipandang dari sudut perjanjian pengangkutan, maka penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan terhadap diterimanya barang-barang kiriman tersebut.<sup>47</sup>

Kedudukan penerima bisa sekaligus pengirim, yaitu pihak yang mengadakan perjanjian pengangkutan, atau dapat juga orang lain yang ditunjuk oleh pengirim untuk menerima barang yang dikirimnya. Sejak penerima menyatakan kehendaknya untuk menerima barang yang dikirim, berdasarkan Pasal 1317 Ayat (2) KUH Perdata, maka pada saat itu si penerima mulai mendapatkan haknya sesuai dengan janji khusus dalam perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh si pengirim dan si pengangkut. Sejak saat inilah si pengirim tidak berwenang lagi mengubah tujuan pengiriman barang tersebut.

Dengan adanya pernyataan kehendak dari penerima untuk menerima barang-barang kiriman, tidak berarti bahwa penerima dapat minta atau memerintahkan kepada pengangkut agar menyerahkan barang-barang kiriman itu di tempat yang bukan tempat tujuan. Kalau hal ini terjadi, maka terjadilah pelanggaran atas perjanjian pengangkutan, khusus mengenai tempat tujuan, dimana dia sendiri sudah turut serta di dalamnya sebagai pihak ketiga yang

---

<sup>47</sup> H.M.N Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hlm. 5.

erkepentingan. Perubahan tempat tujuan hanya mungkin bila telah ada persetujuan dari pengirim dan pengangkut (Pasal 1338 Ayat (2) KUH Perdata).<sup>48</sup>

### C. Hak dan Kewajiban para Pihak dalam Pengangkutan Barang

#### 1. Hak dan Kewajiban Pengangkut

##### a. Hak-hak Pengangkut

Di dalam KUHD, mengenai hak-hak pengangkut tidak diatur secara terperinci. Sehingga, Hudi Asrori menyimpulkan bahwa dapat dikatakan hak yang dimiliki oleh pengangkut adalah hak atas biaya angkutan yang harus dibayar oleh pengirim. Termasuk di dalamnya adalah hak pengangkut untuk menuntut pemenuhan atau menolak pengangkutannya, apabila pengirim tidak melaksanakan kewajibannya membayar uang angkutan. Namun demikian, hak pengangkut untuk menuntut pemenuhan atau menolak pengangkutan tersebut tidak pernah dimanfaatkan, karena dalam praktik perjanjian pengangkutan biaya angkutan selalu diminta oleh pengangkut sebelum pengangkutan dilaksanakan, yaitu pada saat mengadakan perjanjian pengangkutan.<sup>49</sup>

##### b. Kewajiban Pengangkut

Dalam Pasal 91 KUHD ditentukan bahwa pengangkut berkewajiban mengangkut barang-barang yang diserahkan kepadanya ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Selain itu, pengangkut juga berkewajiban menyerahkan kepada

---

<sup>48</sup> *Ibid.*, hlm. 7.

<sup>49</sup> H.M. Hudi Asrori S., *Op.Cit.*, hlm. 30.

penerima tepat pada waktunya dan dalam keadaan seperti pada waktu diterimanya barang tersebut.

Kewajiban pengangkut yang lain juga ditentukan dalam Pasal 96 Ayat (1) KUHD, yang menentukan bahwa pengangkut berkewajiban untuk mengadakan suatu register atau daftar mengenai barang-barang yang telah diterimanya untuk diangkut.

## 2. Hak dan Kewajiban Pengirim dan Penerima

### a. Hak-hak Pengirim dan Penerima

Hak-hak pengirim lebih banyak ditentukan oleh persetujuan kedua belah pihak. Pada umumnya, hak pengirim adalah bahwa barang-barangnya akan diangkut oleh pengangkut sampai di tempat tujuan dan diserahkan kepada penerima yang berhak dengan selamat. Apabila terjadi kehilangan atau kerusakan selama dalam pengangkutan, maka pengirim berhak untuk menuntut ganti rugi. Terhadap hak-hak ini sebetulnya juga dimiliki oleh penerima karena dalam pengangkutan barang, penerima merupakan pihak yang mempunyai hubungan hukum dengan pengirim.<sup>50</sup>

### b. Kewajiban Pengirim

Sebagai pihak yang memakai jasa angkutan, pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut. Kewajiban ini sebetulnya baru timbul apabila diperjanjikan lebih dahulu, karena menurut ketentuan Pasal 491

---

<sup>50</sup> H.M. Hudi Asrori S., *Op.Cit.*, hlm. 32

KUHD, kewajiban membayar uang angkutan ada pada penerima, setelah barang-barang diterimanya.<sup>51</sup>

Di samping itu, dalam Pasal 96 Ayat (2) KUHD ditentukan bahwa pengirim wajib membuat daftar harga barang yang diangkut, apabila barang tersebut mempunyai nilai uang seperti emas atau surat-surat berharga. Juga, dalam Pasal 96 Ayat (3) ditentukan bahwa apabila pengirim lalai membuat daftar harga barang tersebut, maka ketika terjadi kehilangan atau kerusakan terhadap barang tersebut, pengirim tidak dapat menuntut pihak pengangkut lebih dari nilai harga barang tersebut menurut penglihatan pengangkut.

### 3. Prinsip-Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Istilah tanggung jawab dalam arti *liability* dapat diartikan sebagai tanggung gugat dan merupakan bentuk spesifik dari tanggung jawab hukum menurut hukum perdata. Tanggung gugat merujuk pada posisi seseorang atau badan hukum yang dipandang harus membayar suatu kompensasi atau ganti rugi setelah adanya peristiwa hukum.<sup>52</sup> Dalam hukum pengangkutan dikenal tiga prinsip tanggung jawab, antara lain:<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> *Ibid.*, hlm. 32.

<sup>52</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008, hlm. 258.

<sup>53</sup> Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, hlm. 43.

a. Tanggung Jawab karena Kesalahan (*Fault Liability*)

Prinsip tanggung jawab berdasarkan kesalahan dalam beberapa literatur dibidang angkutan dikenal juga dengan istilah *fault liability*. Berdasarkan prinsip ini, pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim/penerima barang atau pihak ketiga, karena kesalahannya dalam melaksanakan angkutan.<sup>54</sup> Pihak yang menderita kerugian wajib membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum.

Bila dilihat dari sudut pandang penumpang, dalam hal ini adalah pihak yang harus membuktikan kesalahan dari pihak pengangkut, sangatlah berat bagi penumpang untuk membuktikannya. Dalam beberapa kasus penerbangan sering kali penumpang yang mengalami kecelakaan dan menuntut adanya penggantian kerugian mengalami kesulitan dalam membuktikan kesalahan penumpang disebabkan minimnya dan atau ketidapahamannya atas kondisi- kondisi yang mungkin menyebabkan suatu pesawat udara mengalami kecelakaan. Seiring dengan adanya ketimpangan beban pembuktian tersebut, maka asas ini telah banyak ditinggalkan atau tidak lagi dipakai sebagai landasan dalam mengukur tanggung jawab pihak pengangkut.

---

<sup>54</sup> Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, 1980, hlm.129.

b. Tanggung Jawab berdasarkan Praduga (*Presumption Liability*)

Prinsip ini menentukan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Akan tetapi, bila pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, dia dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian. Yang dimaksud 'tidak bersalah' adalah:

- Tidak melakukan kelalaian.
- Telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian.
- Peristiwa yang terjadi tidak mungkin dihindari.

Asas ini lebih dirasakan adil dalam hal pembebanan pembuktian suatu kesalahan karena pihak pengangkut dianggap lebih mengetahui keadaan/kondisi penyebab armadanya yang mengalami kecelakaan.

c. Tanggung Jawab Mutlak (*Absolute Liability*)

Prinsip ini menentukan bahwa pengangkut harus bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya unsur kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian, unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apa pun yang menimbulkan kerugian itu.

Asas tanggung jawab ini hanya dikhususkan apabila kecelakaan armada mengenai pihak ketiga, yaitu orang dan/atau barang yang tidak ada hubungannya dengan kegiatan usaha pengangkutan tersebut. Misalkan sebuah bus menabrak rumah penduduk di pinggir jalan yang mengakibatkan penghuninya mengalami kecelakaan dan/atau kematian. Dalam hal ini pihak pengangkut wajib memberikan penggantian sebesar kerugian yang diderita pihak ketiga tersebut tanpa mempersoalkan apa penyebabnya bus menabrak rumah tersebut.

#### D. Perjanjian Pengangkutan

##### 1. Definisi Perjanjian Pengangkutan

Di dalam perspektif hukum perjanjian, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim barang dan/atau penumpang yang dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang ke suatu tempat tujuan tertentu, dan pihak-pihak pengirim barang dan/atau penumpang mengikatkan dirinya juga untuk membayar biaya angkutannya.<sup>55</sup>

Perjanjian pengangkutan merupakan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman dan selamat membawa orang dan/atau barang dari suatu tempat yang satu ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya menyanggupi membayar biaya tertentu dari angkutan tersebut.<sup>56</sup>

---

<sup>55</sup> Rhidwan Khairandy, *Pengantar Hukum Pengangkutan Niaga*, Op, Cit., hlm 59

<sup>56</sup> R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, ( Bandung: Citra Aditya Baku, 2014 ), hlm 69

Dari pengertian tersebut dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim atau penumpang. Sifat dari perjanjian pengangkutan yaitu sebuah perjanjian timbal balik, yang berarti masing-masing pihak mempunyai kewajibannya tersendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan aman dan selamat. Sedangkan pengirim atau penumpang berkewajiban untuk membayar ongkos dari pengangkutan tersebut.<sup>57</sup>

## 2. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dapat secara langsung antara pengangkut dan pengirim/penumpang, yaitu dengan adanya penawaran dari salah satu pihak baik pengangkut maupun pengirim/penumpang. Selain itu dapat secara tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara yaitu ekspediter atau agen perjalanan.<sup>58</sup>

## 3. Berakhirnya Perjanjian Pengangkutan

Untuk mengetahui kapan dan dimana perjanjian pengangkutan berakhir perlu dibedakan menjadi dua keadaan yakni :<sup>59</sup>

- a. Keadaan dimana proses pengangkutan berlangsung dengan lancar dan selamat, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya

---

<sup>57</sup> Zainal Asikin, *Loc. Cit.*

<sup>58</sup> *Ibid.*, hlm 90

<sup>59</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara, Op.Cit.*, hlm

perjanjian pengangkutan adalah pada saat penyerahan dan pembayaran biaya angkutan di tempat tujuan yang disepakati.

b. Keadaan dimana terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan yaitu pada saat pembebasan kewajiban membayar ganti kerugian.

Berakhirnya perjanjian pengangkutan tentunya berbeda dengan berakhirnya pengangkutan, hal ini tergantung dari kesepakatan yang telah disepakati oleh para pihak dalam surat muatan.

#### 4. Perjanjian Menurut Hukum Islam

Perjanjian dalam bahasa arab disebut dengan akad yang berarti mengikat, mengumpulkan.<sup>60</sup> Akad yang asal katanya memiliki arti mengikat, mengumpulkan ini pengertiannya adalah “ mengumpulkan dua tepi tali dan mengikat salah satunya dengan yang lain hingga bersambung, lalu keduanya bersambung menjadi sepotong benda.<sup>61</sup> Para fuqaha memakai juga istilah akad untuk sumpah, perjanjian maupun persetujuan jual beli.

Adapun menurut istilah syara', Dr. as- Sanhury dalam kitabnya *Nazariyyah al- 'Aqd* mengutip dari kitab Mursyid al – Hairan sebagai berikut :<sup>62</sup>

---

<sup>60</sup> Ahmad Warson Munawwir, *al -Munawwir Kamus Arab Indonesia Terlengkap*, (Surabaya: Pustaka Progressif, 1997), hlm.953.

<sup>61</sup> T.M. Hasbi ash- Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Mu'amalah*, cet. I, (Semarang: PT. Pustaka Rizki Putra, 1997), hlm.26.

<sup>62</sup> 'Abd ar- Razzaq as- Sanhury, *Nazariyyah al- 'Aqd*, (Beirut: Dar al- Fikr, t.t. ), hlm. 83.

العقد هو عبارة إرطباط الإيجاب الصّادر من إحد العاقدين بقبول الآخر على وجه يثبت أثره في المعقود عليه

Dalam istilah lain, Ahmad Azhar Basyir mendefinisikan akad sebagai berikut :

“Suatu perkataan antara ijab dan Kabul dengan cara yang dibenarkan syara’ yang menetapkan adanya akibat-akibat hukum pada objeknya. Ijab yaitu pernyataan pihak pertama mengenai isi perikatan yang diinginkan , sedangkan Kabul yaitu pernyataan pihak kedua untuk menerimanya.<sup>63</sup>

Dengan memperhatikan pengertian tersebut, maka dapat diketahui bahwa akad merupakan suatu perbuatan yang sengaja dibuat oleh dua belah pihak berdasar kesediaan kedua belah pihak dan mengikat pihak pihak didalamnya dengan beberapa hukum syara’ yaitu hak dan kewajiban yang diwujudkan dari akad tersebut.

Selain itu ada juga yang memberi pengertian akad lebih luas, mencakup juga segala tindakan orang yang dilakukan dengan niat dan keinginan satu pihak seperti wakaf, hibah dan sebagainya.<sup>64</sup>

Akad yang merupakan perikatan ijab dan Kabul ini merupakan salah satu sebab *tamallu’* (memiliki) harta benda yang hukumnya

---

<sup>63</sup> Ahmad Azhar Basyir, *Asas-Asas Hukum Muamalat*, (Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia Press, 2000), hlm. 65.

<sup>64</sup> *Ibid*, hlm. 66.

diperbolehkan dalam Islam. Sebagai dasar hukumnya secara umum dapat ditelusuri dari firman Allah:<sup>65</sup>

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالِكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ

Ayat di atas memberi pengertian, bahwa hukum asal dalam memiliki harta orang lain atau menghalalkan memiliki harta orang lain adalah kerelaan pemiliknya, baik secara tukar menukar, jual beli maupun dengan jalan pemberian.

Selanjutnya, akad atau perjanjian yang dilakukan dengan dasar suka sama suka tersebut mempunyai kekuatan mengikat bagi pihak-pihak yang membuatnya. Allah berfirman:<sup>66</sup>

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ

Maksudnya, bahwa manusia diwajibkan memenuhi/menunaikan segala akad atau perjanjian yang dibuatnya.

Sebagai penjelas/bayan al- Qur'an, as- Sunnah banyak memberikan ketentuan-ketentuan umum di bidang akad atau perjanjian antara lain mengenai keharusan memenuhi syarat-syarat yang dibuat dalam suatu perjanjian. Rasulullah bersabda:<sup>67</sup>

المسلمون على شروطهم إلا شرطا حرم حلالا أو أحل حراما

Dalil-dalil di atas merupakan dasar pelaksanaan akad atau perjanjian secara umum yang dapat mencakup segala macam akad. Di samping itu, masih ada dasar-

<sup>65</sup> Q.S An- Nisa' ( 4 ) : 29.

<sup>66</sup> Q.S Al- Māidah ( 5 ) : 1

<sup>67</sup> Imam at Tirmizi, *Sunan at-Tirmizi*, ( Beirut: Dar al- Fikr, 1978 ), II : 403, hadis nomor 1363, Kitab al- Ahkam, Bab fi as- Sulh baina an- Nas. Hadis hasan sahih riwayat Tirmizi dari Kasir bin 'Auf al Muzani dari ayahnya dari kakeknya.

dasar yang bersifat khusus, yaitu dasar-dasar yang menunjuk kepada akad atau perjanjian tertentu saja, seperti jual beli, sewa menyewa, nikah dan sebagainya.

Sebagaimana diketahui, bahwa aturan-aturan yang tercantum dalam al-Qur'an dan Hadis bersifat global, sehingga tidak mungkin menyebutkan secara terperinci tentang hukum akad dalam segala seginya. Oleh karena itu, untuk memperoleh ketentuan-ketentuan hukum akad dalam mencakup segala aspek yang diperlukan harus ada usaha pemikiran para ulama yang disebut ijtihad.

Dengan memperhatikan pengertian akad (perjanjian) di atas, dapatlah diketahui bahwa suatu akad terbentuk dengan adanya beberapa hal, yaitu:<sup>68</sup>

- a. *'Aqid* (pihak-pihak yang berakad). Mengenai *'aqid* ini masing-masing pihak dapat terdiri dari satu orang, dua orang ataupun beberapa orang.
- b. *Mahallu al- 'aqdi atau ma'qud 'alaihi*. Yaitu benda yang berlaku padanya hukum akad atau disebut juga dengan objek akad.]
- c. *Maudhu' u al- 'aqdi*. Yaitu tujuan diadakannya akad atau maksud pokok dari akad tersebut. Dalam hal ini tujuan akad tetap satu, tidak berbeda-beda dalam akad yang serupa.

Rukun akad (ijab dan kabul).

Ijab dan kabul dinamakan *sigat al- 'aqdi* yaitu ucapan yang menunjukkan kepada kehendak kedua belah pihak. *Sigat al- 'aqdi* ini memerlukan tiga syarat:

1. Harus terang pengertiannya.

---

<sup>68</sup>T.M. Hasbi ash- Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Mu'amalah*, hlm. 28-29.

2. Harus bersesuaian antara ijab dan kabul.
3. Memerlihatkan kesungguhan dari pihak-pihak yang bersangkutan.<sup>69</sup>

Rukun merupakan unsur mutlak yang harus ada dalam suatu hal, peristiwa ataupun tindakan. Dengan demikian, suatu akad dipandang batal/tidak sah jika tidak memenuhi apa yang menjadi rukun-rukunnya.

Dalam kitab *al- Milkiyyah wa Nazariyyah al- 'Aqdi* karangan Muhammad Abu Zahrah disebutkan bahwa rukun akad adalah ijab dan kabul, karena ijab dan kabul merupakan hakikat suatu akad. Ijab adalah penjelasan yang terbit dari salah satu pihak yang berakad (pernyataan dari pihak pertama), sedang kabul merupakan kesepakatan dari pihak yang lain (pihak kedua).<sup>70</sup>

Selanjutnya agar ijab dan kabul benar-benar mempunyai akibat hukum diperlukan batasan-batasan sebagai berikut:

- Berada dalam satu majelis.
- Adanya kesesuaian antara ijab dan kabul.
- Hendaknya ijab dan kabul tidak ditarik kembali sebelum adanya kabul.<sup>71</sup>

Adapun yang dikemukakan oleh Ahmad Azhar Basyir, untuk sahnya ijab dan kabul diperlukan syarat-syarat:

1. Ijab dan kabul harus dinyatakan oleh orang yang sekurang-kurangnya telah mencapai tamyiz yang menyadari dan mengetahui isi perkataan yang diucapkan, sehingga ucapan-ucapannya itu benar-benar menyatakan keinginan hatinya.

---

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> Al- Imam Muhammad Abu Zahrah, *al- Milkiyyah wa Nazariyyah al- 'Aqdi fi asy-Syari'ah al- Islamiyah*, (Beirut: Dar al- Fikr, 1977), hlm.202.

<sup>71</sup> *Ibid*, hlm. 204.

Dengan kata lain, ijab dan kabul harus dinyatakan dari orang yang cakap melakukan tindakan-tindakan hukum.

2. Ijab dan kabul harus tertuju pada suatu objek yang merupakan objek akad.
3. Ijab dan kabul harus berhubungan langsung dalam suatu majelis apabila dua belah pihak sama-sama hadir, atau sekurang-kurangnya dalam majelis diketahui ada ijab oleh pihak yang tidak hadir. Hal yang terakhir ini terjadi apabila ijab dinyatakan kepada pihak ketiga dalam ketidakhadiran pihak kedua. Dengan demikian, pada saat pihak ketiga menyampaikan kepada pihak kedua tentang adanya ijab itu, berarti bahwa ijab itu disebut dalam majelis akad juga dengan akibat bahwa bila pihak kedua kemudian menyatakan menerima (kabul), akad dipandang telah terjadi.<sup>72</sup>

### BAB III

#### PENGANGKUTAN BARANG MENGGUNAKAN SEPEDA MOTOR

##### MELALUI LAYANAN GRAB EXPRESS

#### A. Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor Pada Aplikasi Grab Express Dalam Aplikasi Grab

---

<sup>72</sup> *Ibid*, hlm. 205.

Pada pokoknya, pengangkutan bersifat perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.<sup>73</sup> Purwosutjipto berpendapat bahwa:<sup>74</sup> “pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan”.

Pengangkutan sebagai proses atau kegiatan memerlukan alat pengangkut untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat tujuan lain.<sup>75</sup> Pada umumnya kegiatan pengangkutan yang dilaksanakan di jalan raya menggunakan kendaraan sebagai alat transportasi atau sarana angkut untuk membawa atau memindahkan barang. Jika kita lihat dalam pasal 47 ayat (1) UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan tenaga manusia dan/atau hewan,<sup>76</sup> sedangkan kendaraan bermotor ialah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel.<sup>77</sup> Kendaraan bermotor dalam hal ini dikelompokkan lagi berdasarkan jenisnya, yakni: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil

---

<sup>73</sup> Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 1986, hlm. 2

<sup>74</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Op.Cit.*, hlm. 2.

<sup>75</sup> Zainal Asikin, *Op.Cit.*, hlm 154.

<sup>76</sup> Lihat Pasal 1 angka 9 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>77</sup> Lihat Pasal 1 angka 8 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

barang, dan kendaraan khusus.<sup>78</sup> Dalam hal penyelenggaraan pengangkutan, kendaraan yang digunakan haruslah kendaraan bermotor umum.

Dalam hal pengangkutan di darat dapat menggunakan sarana atau alat transportasi berupa kendaraan bermotor untuk memindahkan muatan berupa barang maupun orang. Pada peraturan perundang-undangan, baik dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (PP Angkutan Jalan) didefinisikan bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Berdasarkan Pasal 3 Ayat (2) PP Angkutan Jalan, kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi 4 jenis, yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Namun, ketika pelaksanaan pengangkutan diperuntukkan sebagai kegiatan jasa transportasi yang disertai pembayaran sejumlah uang sebagai imbalan, maka sarana atau alat transportasi yang harus digunakan adalah kendaraan bermotor umum (Pasal 1 angka 10 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo. Pasal 1 angka 5 PP Angkutan Jalan).

Sebagai suatu kegiatan jasa dalam memindahkan barang atau pun orang dari suatu tempat ke tempat lain, pengangkutan berperan sekali dalam mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, teratur, dan dengan biaya yang dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat. Oleh karena itu, di Indonesia telah hadir beberapa jenis jasa transportasi umum darat yang salah satunya adalah

---

<sup>78</sup> Lihat Pasal 47 ayat (2) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

jasa yang ditawarkan oleh PT. Grab Indonesia dalam bentuk aplikasi bernama Grab.

Aplikasi Grab terdiri dari beberapa layanan yang dalam pelaksanaan layanan-layanan tersebut terjadi perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain atau dengan kata lain terjadi kegiatan pengangkutan barang dan/atau orang dengan menggunakan sepeda motor yang dikendarai oleh mitra perusahaan tersebut atau biasa disebut driver Grab. Aplikasi ini disambut positif oleh masyarakat karena kegiatannya dalam hal pengangkutan sangat membantu masyarakat dalam mewujudkan transportasi yang cepat, nyaman serta biaya yang cukup terjangkau di daerah perkotaan yang sering terjadi macet. Namun, jika kembali ke peraturan perundang-undangan, pada Pasal 47 Ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diatur bahwa sepeda motor tidak termasuk ke dalam kelompok kendaraan bermotor umum.

Setiap pelaksanaan pengangkutan melalui darat khususnya dalam hal pengangkutan barang haruslah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku agar dapat menjamin kepastian dan ketertiban hukum. Sebagaimana pada layanan Grab Express dalam aplikasi Grab yang dalam pelaksanaannya mengangkut barang ke tempat yang dituju dengan menggunakan sepeda motor tidak sesuai dengan beberapa pasal dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di antaranya:

- 1) Pasal 137 Ayat 3, diatur bahwa:

“ Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang”.

2) Pasal 138 Ayat (3), diatur bahwa:

“Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan denganKendaraan Bermotor Umum”.

3) Pasal 161 huruf c, diatur bahwa:

“Pengangkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 160 huruf a harus memenuhi persyaratan menggunakan mobil barang”.

Di samping itu, dalam peraturan pelaksanaan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, di dalamnya juga terdapat beberapa pasal yang memuat ketentuan mengenai pengangkutan barang, sebagai berikut:

1) Pasal 10 Ayat (1), diatur bahwa:

“Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf a wajib menggunakan mobil barang”.

2) Pasal 10 Ayat (2), diatur bahwa:

“Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) dapat menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor”.

3) Pasal 10 Ayat (4), diatur bahwa:

“Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) untuk sepeda motor meliputi:

- a. muatan memiliki lebar tidak melebihi stang kemudi;
- b. tinggi muatan tidak melebihi 900 (sembilan ratus) millimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
- c. barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.”

4) Pasal 11, diatur bahwa:

“Angkutan barang dengan menggunakan mobil penumpang, mobil bus, atau sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 harus memperhatikan faktor keselamatan.”

Berdasarkan PP Angkutan Jalan pada Pasal 10 Ayat (2) & (4) yang mengatur bahwa sepeda motor dapat digunakan untuk mengangkut barang saat memenuhi persyaratan teknis, maka layanan Grab Express dengan menggunakan sepeda motor untuk mengangkut barang tidak bertentangan dengan peraturan yang berlaku

Dalam layanan grab express ini pihak yang melaksanakan kegiatan pengangkutan ialah pengemudi grab, sehingga pembayaran sejumlah uang tertentu sebagai upah angkut harus diserahkan kepada pengemudi grab. Sejumlah uang tersebut selanjutnya akan menjadi milik pengemudi grab. Tetapi dengan ketentuan sekian persen akan dibagikan kepada PT. Grab Indonesia sebagai komisi telah menghubungkan pengguna jasa grab dengan pengemudi grab melalui aplikasinya.<sup>79</sup>.

Namun, pembahasan mengenai pelaksanaan layanan Grab Express tidak hanya sampai pada alat angkut yang digunakan. Sebagaimana diketahui dari hasil penelitian bahwa dalam hal mengangkut barang, PT.Grab Indonesia tidak mengatur secara khusus barang apa saja yang boleh dan tidak boleh diangkut. Untuk menentukan apakah barang itu akan diangkut atau tidak, hanya dilihat dari kapasitas berat barang, tetapi mengenai ukuran maksimal berat barang secara pasti juga tidak diatur oleh perusahaan tersebut.<sup>80</sup> Manajer Operasional PT. Grab Indonesia Cabang Yogyakarta mengatakan bahwa untuk menentukan barang yang ingin dikirim akan diangkut atau tidak hanya dilihat berdasarkan porsi besar barang apakah masih memungkinkan diangkut di sepeda motor, jenis barang apakah tidak mudah berubah wujud selama proses pengangkutan (misalnya barang beku), serta kemampuan dari driver Grab untuk mengangkut barang tersebut.

---

<sup>79</sup> Hasil wawancara dengan Andi Cahyo sebagai pengemudi grab di Yogyakarta pada tanggal 4 Desember 2018

<sup>80</sup> *Ibid.*

Bahkan, dalam website resmi Grab Indonesia ([www.grab.com](http://www.grab.com), yang diakses pada bulan Desember 2018), diterangkan bahwa layanan Grab Express dapat melayani antar barang apa saja selama barang tersebut masih bisa diangkut dengan sepeda motor. Tentu saja berdasarkan hal tersebut tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku. Karena pada PP Angkutan Jalan pada Pasal 10 Ayat (4) poin a dan b diatur bahwa untuk mengangkut barang menggunakan sepeda motor harus memenuhi syarat yang mana barang tersebut harus memiliki lebar tidak lebih dari stang kemudi serta tinggi barang tidak melebihi 900 milimeter atau 0,9 meter diukur dari tempat duduk sepeda motor. Begitu juga dalam hal peletakan barang yang diangkut di sepeda motor, pihak perusahaan tidak mengaturnya serta tidak menyediakan tas motor bagi para driver, sehingga barang yang diangkut bisa diletakkan di mana saja tergantung kemampuan dan inisiatif dari driver sendiri.<sup>81</sup> Apalagi, berdasarkan pengamatan penulis di jalan, pernah terlihat driver Grab yang mengangkut barang (berupa karung semen dan karung beras) diletakkan di depan pengemudi. Tentu hal ini juga bertentangan dengan PP Angkutan Jalan, karena pada Pasal 10 Ayat (4) poin c mengatur bahwa barang yang diangkut harus diletakkan di belakang pengemudi.

Selain ketentuan peraturan yang telah disebutkan sebelumnya, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur mengenai dokumen pengangkutan barang yang diatur dalam Pasal 166 Ayat (3), yang menjelaskan bahwa angkutan

---

<sup>81</sup> *Ibid.*

barang dengan kendaraan bermotor umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi:

- 1) Surat perjanjian pengangkutan
- 2) Surat muatan barang.

Lalu, pada Pasal 168 Ayat (1) & (2), kembali ditegaskan bahwa Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan sebagai dokumen perjalanan serta membuat surat perjanjian pengangkutan barang. Dari pihak PT. Grab Indonesia menjelaskan bahwa mereka juga membuat dokumen angkutan dalam bentuk resi, yang mana resi tersebut dibuat pada saat driver Grab telah menjemput barang yang ingin diantarkan ke tempat tujuan.<sup>82</sup> Namun, berdasarkan pengamatan penulis dari pengalaman beberapa konsumen yang menggunakan layanan Grab, mereka tidak mengetahui ataupun menerima resi yang dimaksud tersebut.

Dokumen pengangkutan dianggap penting untuk melihat apakah pengangkutan berjalan sebagaimana yang dikehendaki UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan kata lain, dokumen pengangkutan merupakan salah satu kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pihak dalam proses pengangkutan barang. Sehingga, pengangkut atau perusahaan angkutan umum berkewajiban untuk melakukan penggantian kerugian terhadap hilang atau rusaknya barang.

---

<sup>82</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Hervi selaku Manajer Operasional PT. Grab Indonesia cabang Yogyakarta, Pada tanggal 21 Desember 2018

## B. Tanggung Jawab Apabila Terjadi Kerusakan atau Kehilangan Barang dalam Penyelenggaraan Pengangkutan Barang Menggunakan Sepeda Motor pada Layanan Grab Express dalam Aplikasi Grab

Mengenai tanggung jawab hukum apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang dalam penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor pada aplikasi grab express dalam aplikasi grab ini, akan dibahas siapa pihak yang bertanggung jawab dan berupa apa tanggung jawab tersebut apabila terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang. Maka demi memperoleh jawaban terkait siapa yang harus bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang dalam proses penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express yaitu pertama penulis akan mengkaji mengenai kedudukan pihak PT Grab Indonesia sebagai penyedia layanan grab express dalam penyelenggaraan pengangkutan ini.

Melalui website resmi dari PT Grab Indonesia menyatakan bahwa PT Grab Indonesia adalah suatu perusahaan teknologi dan bukanlah merupakan perusahaan transportasi. PT Grab Indonesia tidak mempekerjakan penyedia layanan transportasi atau kurir sehingga tidak memberikan tanggung jawab atas setiap perbuatan dan/atau kelalaian penyedia layanan. Penyedia yang dimaksud disini adalah orang perseorangan atau badan usaha yang memberikan jasa layanan dan selanjutnya bekerja sama dengan PT Grab Indonesia.<sup>83</sup> Penyedia layanan misalnya pengemudi ojek atau yang kerap disebut driver grab. Dengan kata lain PT Grab

---

<sup>83</sup> Dikutip dari <https://www.grab.com/terms>, yang diakses tanggal 5 Desember 2018 pukul 19.23 WIB.

Indonesia merupakan perusahaan jasa yang berbasis teknologi aplikasi/online yang berfungsi untuk mempertemukan orang sebagai pembeli dan penjual.

Merujuk pada pernyataan resmi dari PT Grab Indonesia yang menyatakan bahwa PT Grab Indonesia tidak mempekerjakan penyedia layanan (pengemudi grab), maka penulis dapat mengambil sebuah kesimpulan bahwa hubungan yang terjadi antara PT Grab Indonesia dengan pengemudi grab bukanlah hubungan kerja sebagaimana yang terdapat dalam UU Ketenagakerjaan. Dalam Pasal 1 angka 15 UU No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menyebutkan “Hubungan kerja adalah hubungan antara pengusaha dengan pekerja berdasarkan perjanjian kerja yang mempunyai unsur pekerjaan, perintah dan upah”.

Berdasarkan pengertian di atas terdapat tiga unsur hubungan kerja yaitu pekerjaan, upah, dan perintah. Unsur-unsur ini jika diterapkan dalam hubungan yang terjadi antara PT Grab Indonesia dengan *driver* grab adalah sebagai berikut:

1. Unsur Pekerjaan : unsur ini terpenuhi jika pekerja dalam melakukan/melaksanakan tugasnya adalah pekerjaan yang diberikan perusahaan, sedangkan pada prakteknya PT Grab Indonesia tidak memberikan pekerjaan pada *driver* grab, melainkan penumpang atau pengguna aplikasi yang dihubungkan oleh aplikasi grab tersebut.
2. Unsur Perintah: unsur ini terpenuhi apabila terdapat perintah kerja dari perusahaan kepada pekerja, bukan atas dasar inisiatif pekerja. Dalam prakteknya, perintah mengantar penumpang dan/atau barang bukan berasal

dari PT Grab Indonesia melainkan dari penumpang atau pengguna aplikasi layanan grab tersebut.

3. Unsur Upah: unsur ini terpenuhi jika pekerja mendapatkan upah sejumlah uang dengan jumlah tertentu yang besarnya sama atau tetap dalam kurun waktu tertentu. Dalam prakteknya driver grab tidak mendapatkan upah langsung dari PT Grab Indonesia, melainkan didapatkan dari penumpang atau pengguna aplikasi grab tersebut. Upah atau gaji yang didapat juga tidak memiliki nilai yang sama setiap bulannya, upah yang didapat bergantung pada seberapa banyak pengguna yang menggunakan aplikasi grab tersebut.

Dengan tidak terpenuhinya unsur-unsur tersebut maka hubungan yang terjadi antara PT Grab Indonesia dengan *driver* grab adalah jelas bukan hubungan kerja. Hubungan yang terjadi antara PT Grab Indonesia dengan *driver* grab adalah kemitraan. Dalam majalah *LKBH News* menyatakan bahwa berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pengemudi ojek, hubungan yang terjalin antara Pengemudi ojek dengan PT GRAB Indonesia adalah kemitraan.<sup>84</sup> Kemitraan yaitu kerjasama alam keterkaitan usaha, baik secara langsung maupun tidak langsung atas dasar prinsip saling membutuhkan, mempercayai dan menguntungkan yang melibatkan pelaku usaha mikro, kecil, dan menengah dengan usaha besar.<sup>85</sup>

Hafsah dalam bukunya mendefinisikan bahwa kemitraan ialah sebuah strategi bisnis yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dalam jangka waktu tertentu untuk mencapai keuntungan bersama dengan prinsip saling

---

<sup>84</sup> Himsar A Trijatmoko, *Mengurai Ojek berbasis Aplikasi di Yogyakarta*, LKBH News, Edisi Januari – Maret 2016, hlm 5.

<sup>85</sup> Lihat Pasal 1 angka 13 UU No.20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah

membutuhkan.<sup>86</sup> Sehingga oleh karena hubungan yang terjadi adalah hubungan kemitraan, maka tidak ada kewajiban bagi pihak perusahaan untuk bertanggung jawab atas kelalaian atau kesalahan dari pekerjanya, sebagaimana yang ada dalam hubungan kerja. Dalam hubungan kemitraan berarti setiap pelaku usaha memiliki tanggung jawab masing-masing, begitu juga dengan PT Grab Indonesia dan pengemudi grab, masing-masing memiliki tanggung jawab terhadap kegiatan usaha yang dijalankan, PT Grab Indonesia dalam hal ini juga tidak diwajibkan untuk bertanggung jawab atas kelalaian atau kesalahan yang diperbuat oleh pengemudi grab.

Dalam hal ketika barang yang diangkut mengalami kerusakan, hilang atau musnah, UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga telah mengaturnya dalam Pasal 193 Ayat (1), yakni “Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengiriman”. Begitu juga ketika terjadi kerugian bagi konsumen, maka yang seharusnya bertanggung jawab adalah mitra PT. Grab Indonesia sebagai pihak yang melaksanakan kegiatan pengangkutan, namun tidak demikian, melainkan pihak manajemen PT. Grab Indonesia yang akan bertanggung

---

<sup>86</sup> Hafsah, *Kemitraan Usaha Konsepsi dan Strategis, Penebar Sadaya, Jakarta, hlm.43*

jawab membayar ganti kerugian dengan nominal sesuai dengan kesepakatan pihak perusahaan dengan konsumen.<sup>87</sup>

Padahal, jika kembali melihat status PT. Grab Indonesia yang merupakan perusahaan aplikasi, maka sebenarnya tanggung jawab yang telah disebutkan sebelumnya bisa saja tidak perlu dipenuhi, karena tanggung jawab tersebut hanya dibebankan kepada perusahaan angkutan umum berdasarkan peraturan yang berlaku. Namun, oleh karena mitranya yakni driver Grab tidak dalam naungan suatu perusahaan angkutan umum, maka tanggung jawab juga tidak dapat dibebankan kepada driver Grab, sebab driver Grab tidak termasuk sebagai pelaku usaha, oleh karena driver Grab hanya melakukan pekerjaan dan bukan menjalankan usaha. Oleh sebab itu, karena PT. Grab Indonesia merupakan satu- satunya pihak sebagai pelaku usaha, maka sudah tepat jika PT. Grab Indonesia yang bertanggung jawab agar konsumen tidak akan begitu kesulitan dalam menemukan kepada siapa tuntutan diajukan jika ia dirugikan akibat penggunaan jasa angkutan yang dilakukan oleh driver Grab yang bersangkutan.

Dilihat dari status PT Grab Indonesia yang merupakan perusahaan aplikasi maka tanggung jawab yang diembannya berbeda dengan tanggung jawab perusahaan transportasi konvensional. Untuk mengetahui lebih lanjut mengenai perbedaannya, berikut uraian perbandingan antara bentuk dan tanggung jawab

---

<sup>87</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Hervi selaku Manajer Operasional PT. Grab Indonesia cabang Yogyakarta, Pada tanggal 21 Desember 2018

hukum perusahaan penyedia aplikasi transportasi dengan perusahaan penyedia transportasi konvensional.<sup>88</sup>

No.	Ruang Lingkup	Penyedia Aplikasi Transportasi (Go-Jek, Grabtaxi, Uber)	Penyedia Transportasi Umum (Angkot, Taksi)
1	Bentuk Badan Hukum	Perseroan Terbatas	Perseroan Terbatas
2	Perizinan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP)</li> <li>2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP)</li> <li>3. Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP)</li> <li>4. Izin Prinsip/Izin Usaha dari BKPM (untuk PMA/perusahaan modal asing)</li> <li>5. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tanda Daftar Perusahaan (TDP)</li> <li>2. Surat Keterangan Domisili Perusahaan (SKDP)</li> <li>3. Surat Izin Usaha Jasa Transportasi (SIUJT)</li> <li>4. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)</li> <li>5. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek</li> <li>6. Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek</li> <li>7. Izin penyelenggaraan angkutan barang</li> </ol>

<sup>88</sup>Bimo Prasetio dan Sekar Ayu Primandani, <http://www.strategihukum.net/menyibak-tanggung-jawab-hukum-penyedia-aplikasi-transportasi-broleh--bimo-prasetio-dan-sekar-ayu-primandani->, diakses pada tanggal 1 Desember 2018 pukul 16.30 WIB

3	Tanggung Jawab kepada Konsumen	Terhadap penggunaan aplikasi yang digunakan untuk memesan jasa transportasi	Terhadap pelaksanaan jasa transportasi umum yang diberikan kepada Konsumen
---	--------------------------------	---	--

4	Pelaku usaha pesaing	Perusahaan atau Badan Hukum yang menjalankan dan mengembangkan teknologi aplikasi sejenis	Perusahaan, badan usaha atau pengusaha yang menyediakan jasa transportasi umum
5	Pajak Penghasilan	Atas penghasilan yang diterima perusahaan penyedia aplikasi transportasi setelah dibagi sesuai perjanjian dengan mitranya yang menjalankan usaha transportasi umum.	Atas penghasilan yang diterima perusahaan dari kegiatan usaha transportasi umum
6	Hubungan dengan pelaksana usaha (pengemudi)	Hubungan kemitraan, perusahaan menghubungkan konsumen dengan pengemudi untuk kemudian antara keduanya terjadi transaksi dan perusahaan dapat <i>fee</i> sebagai mitra penghubung sesuai kesepakatan.	Dalam beberapa perusahaan taksi atau rental, hubungan sebagai perusahaan dengan pengemudi sebagai mitra kerja berdasarkan perjanjian. Namun ada juga yang berupa hubungan kerja pengusaha dengan karyawan berdasarkan UU No. 13 Tahun 2013 tentang Ketenagakerjaan.

7	Komposisi Permodalan	Tidak ada batasan mengenai sumber modal dan komposisi modal	Harus terdiri 100% dari modal dalam negeri
---	----------------------	---	--

Berdasarkan uraian tabel diatas jelas bahwa PT. Grab Indonesia sebagai perusahaan penyedia aplikasi jelas memiliki perbedaan dengan perusahaan transportasi umum/konvensional. Begitupun dengan tanggung jawab yang dimilikinya, dimana PT. Grab Indonesia hanya bertanggung jawab pada penggunaan teknologi aplikasi yang disediakananya, contohnya tanggung jawab atas data dan informasi pribadi konsumen yang menggunakan aplikasi tersebut, bukan pada penyelenggaraan angkutan umumnya. Perbedaan pola tanggung jawab ini memiliki potensi munculnya permasalahan di masyarakat, karena terlihat bahwa perusahaan penyedia aplikasi seperti grab ini memiliki tanggung jawab yang terbatas.

Sesuai dengan penjelasan penulis diatas, maka PT. Grab Indonesia tidak dapat dimintai pertanggungjawaban terkait pelaksanaan pengangkutan barang. PT. Grab Indonesia hanya dapat dimintai pertanggungjawaban terkait dengan penggunaan aplikasi yang disuguhkan untuk menghubungkan penyedia jasa transportasi (*driver grab*) dengan pengguna jasa transportasi (penumpang atau pengirim barang). Maka pihak yang selanjutnya dimungkinkan untuk dimintai pertanggungjawaban adalah pihak pengangkut.<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> Hasil wawancara dengan Bapak Hervi selaku Manajer Operasional PT. Grab Indonesia cabang Yogyakarta, Pada tanggal 21 Desember 2018

Pengangkut yaitu penyelenggara pengangkutan barang mulai dari tempat penjemputan sampai dengan tempat tujuan dengan selamat. Ada dua kemungkinan yang akan terjadi apabila barang yang dikirim tidak selamat, yaitu barang tersebut hilang atau rusak. Barang hilang artinya barang tersebut terbakar, tenggelam, atau dicuri. Sedangkan barang rusak artinya, barang tersebut ada tetapi barang tersebut tidak dapat digunakan sebagai mana mestinya atau tidak berwujud sebagaimana mestinya. Dua keadaan tersebut menjaditanggung jawab pengangkut sehingga harus memberikan ganti rugi terhadap barang yang bersangkutan. Tetapi terdapat pengecualian apabila kerugian terjadi dikarenakan sebab-sebab seperti cacat nya barang yang bersangkutan, karena kesalahan atau kelalain pengirim, dan keadaan memaksa yang menyebabkan barang tersebut hilang atau rusak.<sup>90</sup>

Pengemudi grab sebagai pengangkut dapat dimintai pertanggung jawaban perseorangan karena pengemudi grab dalam penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab tidak dalam naungan perusahaan angkutan umum.<sup>91</sup>

Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui layanan grab express, menurut penulis pihak yang dapat dimintai pertanggung jawaban apabila terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang dalam penyelenggaran pengangkutan barang tersebut adalah pengangkut, karena pengangkut adalah pihak yang melaksanakan pengangkutan barang milik pengirim. Sehingga apabila terjadi

---

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> *Ibid.*

kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang maka pengirim dapat meminta pertanggung jawaban kepada pengangkut.<sup>92</sup>

Penyelenggaraan pengangkutan barang melalui layanan grab express dalam aplikasi grab jika dikaji melalui perspektif hukum perjanjian, maka pada dasarnya telah terjadi sebuah perjanjian antara pengangkut dan pengirim. Menurut H.M.N Purwosujipto, perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut yang telah mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari tempat satu ke tempat tujuan tertentu dengan aman dan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar ongkos tertentu angkutan tersebut.<sup>93</sup>

Perjanjian pengangkutan yang terjadi dan mengikat para pihak biasanya dibuktikan oleh dokume angkutan, melalui dokumen tersebut dapat diketahui telah adanya perjanjian pengangkutan yakni berdasarkan tempat, tanggal, dan tanda tangan yang tertulis pada dokumen angkutan. Berdasarkan sistem yang berlaku pada aplikasi grab tersebut maka ketika pengguna aplikasi grab telah meminta pengangkut untuk mengangkut barangnya dari suatu tempat ke tempat tertentu dan pengemudi grab/pengangkut telah menyanggupi permintaan dari pengirim untuk mengantarkan barangnya, maka dari situ sudah terjadilah sebuah perjanjian dimana perjanjian tersebut termasuk ke dalam perjanjian elektronik.<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup> *Ibid.*

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> *Ibid.*

## BAB IV

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan dan analisa penulis diatas mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui aplikasi grab express dalam aplikasi grab, penulis akan mengemukakan kesimpulan dari permasalahan yang telah dibahas pada bab sebelumnya. Kesimpulan yang diperoleh penulis yaitu sebagai berikut:

1. Penyelenggaraan layanan Grab Express pada aplikasi Grab termasuk dalam kegiatan pengangkutan barang umum yang dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan karena sepeda motor tidak termasuk dalam kelompok kendaraan bermotor umum sebagaimana yang diatur pada Pasal 47 Ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam PP tersebut hanya mengakui kegiatan pengangkutan umum yang diselenggarakan menggunakan kendaraan bermotor umum. Sedangkan pelaksanaan layanan Grab Express Grab Indonesia menggunakan sepeda motor dan bukan merupakan kendaraan bermotor umum. Oleh karenanya, Menteri Perhubungan meminta segenap instansi

terkait tersebut untuk mengambil langkah-langkah sesuai dengan peraturan perundang- undangan. Akan tetapi, Menteri Perhubungan menyatakan bahwa jasa transportasi online dan layanan sejenisnya dipersilakan untuk beroperasi sebagai solusi sampai transportasi publik dapat terpenuhi dengan layak.

2. Pihak yang harus bertanggung jawab apabila terjadi kerugian berupa kerusakan atau kehilangan barang dalam penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab adalah pengangkut/pengemudi. PT. Grab Indonesia hanya bertanggung jawab pada penggunaan teknologi yang disediakan dan bukan pada penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab. Terkait upaya hukum yang dapat ditempuh oleh para pihak yang merasa dirugikan dalam penyelenggaraan pengangkutan barang tersebut dapat melalui jalur litigasi atau non litigasi. Melalui jalur litigasi pihak yang merasa dirugikan dapat melakukan gugatan secara perdata baik perbuatan melawan hukum ataupun wanprestasi terkait perjanjian yang telah disepakati oleh para pihak, sedangkan melalui jalur non litigasi para pihak dapat melakukan negosiasi dan/atau mediasi.

## B. Saran

Berdasarkan data yang didapat oleh penulis mengenai penyelenggaraan pengangkutan barang menggunakan sepeda motor melalui layanan grab express dalam aplikasi grab, maka penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Sebagai penyedia aplikasi di bidang transportasi, maka sebaiknya PT.Grab Indonesia bermitra dengan perusahaan angkutan umum supaya tercipta pelaksanaan pengangkutan umum baik barang dan/atau orang yang aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku di Indonesia yakni UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Angkutan Jalan. Selain itu , juga diperlukan aturan yang jelas serta tidak saling bertentangan antar satu dengan yang lain agar dapat memberikan kepastian hukum bagi masyarakat.
2. Melihat dari PT. Grab Indonesia yang mempunyai tanggung jawab berupa tanggung jawab terbatas, maka diharapkan pemerintah juga turut memastikan bahwa tanggung jawab perusahaan penyedia layanan ini tidak merugikan pengguna ataupun masyarakat. Harus terdapat regulasi yang jelas dari pemerintah mengenai pemisahan tanggung jawab antara pelaku usaha teknologi berbasis aplikasi online dengan pelaku usaha penyedia barang dan jasa dikarenakan antara pelaku usaha teknologi berbasis aplikasi online dan pelaku usaha penyedia barang dan jasa memiliki tanggung jawab tersendiri.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.

\_\_\_\_\_, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2013.

Abdurrachman, *Ensiklopedia Ekonomi-Keuangan-Perdagangan*, Inggris-Indonesia, Pradnya Paramita, Jakarta.

Achmad Insani, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1984.

Achmad Nurmandi, *Manajemen Perkotaan: Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, JKSG UMY, Yogyakarta, 2014.

Ahmad Warson Munawwir, *al -Munawwir Kamus Arab Indonesia Terlengkap*, Pustaka Progressif, Surabaya, 1997.

Al- Imam Muhammad Abu Zahrah, *al- Milkiyyah wa Nazariyyah al- 'Aqdi fi asy-Syari'ah al- Islamiyah*, Dar al- Fikr, Beirut, 1977.

Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, Sinar Grafika, Surabaya, 2016.

H. M. Hudi Asrori S., *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Kreasi Wacana, Yogyakarta, 2010.

H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia III: Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2003.

Hafsah, *Kemitraan Usaha Konsepsi dan Strategis*, Penebar Sadaya, Jakarta, 2012.

Himsar A Trijatmoko, *Mengurai Ojek berbasis Aplikasi di Yogyakarta*, LKBH News, Edisi Januari – Maret 2016, Yogyakarta, 2016.

Imam at Tirmizi, *Sunan at-Tirmizi*, Dar al- Fikr, Beirut, 1978.

- Lestari Ningrum, *Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.
- Louis Adi Putra, *Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Pengangkutan Barang Melalui Pesawat Udara Negara*, Skripsi, Sarjana Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Makassar, 2013.
- Muchtaruddin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Manajemen Pengangkutan*, FE UI, Jakarta, 1981.
- Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2008.
- R. Djatmiko D. *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Angkasa, Bandung, 1996.
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2014.
- Ridwan Khairandy. *Pengantar Hukum Dagang*. Cetakan Pertama, FH UII Press, 2006.
- \_\_\_\_\_, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Pertama, FH UII Press, Yogyakarta, 2014.
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 1995.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, 1986.
- Sution Usman Adji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991.
- T.M. Hasbi ash-Shiddieqy, *Pengantar Fiqh Mu'amalah*, cet. I, PT. Pustaka Rizki Putra, Semarang, 1997.
- \_\_\_\_\_, *As-Sunnah Fiqh Mu'amalah*, PT. Pustaka Rizki Putra, Semarang, 1997.
- Wiwoho Soedjono, *Hukum Perkapalan dan Pengangkutan Laut di Indonesia*, Bina Aksara, Jakarta, 1980.
- Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta. 2013.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang No. 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Undang-Undang No. 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.

Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan No PM 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

#### C. Majalah

Himsar A Trijatmoko, *Mengurai Ojek berbasis Aplikasi di Yogyakarta*, LKBH News, Edisi Januari – Maret 2016.

#### D. Wawancara

Wawancara dengan Andi Cahyo selaku Pengemudi Grab, Pada tanggal 4 Desember 2018.

Wawancara dengan Bapak Hervi selaku Manajer Operasional PT. Grab Indonesia cabang Yogyakarta, Pada tanggal 21 Desember 2018.

#### E. Internet.

Bimo Prasetyo dan Sekar Ayu Primandani, Menyibak Tanggung Jawab Hukum Penyedia Aplikasi Transportasi, melalui website <https://strategihukum.net/>.

Website PT. Grab Indonesia, di akses dari <https://www.grab.com/terms>.

