

KEABSAHAN KETERIKATAN SUBJEK HUKUM DALAM PERJANJIAN JASA PENGANGKUTAN BERBASIS APLIKASI ONLINE

I Putu Pasek Bagiatha W

Abstrak

Inovasi dibidang teknologi pengangkutan berupa penggunaan aplikasi pemesanan layanan jasa secara online berkontribusi terhadap perubahan bentuk masyarakat yang mulai beralih dari pola pemesanan jasa pengangkutan secara konvensional kearah pola online. Kondisi ini menimbulkan pertanyaan mengenai keabsahan keterikatan subjek hukum yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Dari hasil penelitian, secara normatif perjanjian pengangkutan dengan pemesanan layanan jasa secara online merupakan konsekuensi dari keberadaan hak memilih konsumen yang dalam konteks perjanjian masuk dalam kategori perjanjian innominaat, dengan sifat bertimbal balik dan dibuat tertulis. Sedangkan dari segi pengaturan syarat sah perjanjian dapat dikategorikan telah terpenuhi sehingga berlaku asas *pacta sunt servanda*, seperti pemenuhan syarat kesepakatan yang mengacu pada teori momentum terjadinya kesepakatan; syarat kecakapan bertindak yang mengatur tentang batasan usia dan pemberlakuan teori tanggung jawab berdasarkan pengawasan, syarat prestasi berupa timbal balik kewajiban pengantaran dan pembayaran tarif upah; serta syarat kausa yang halal berupa pengaturan ketentuan yang tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Adapun pelanggaran terhadap ketentuan syarat sah perjanjian akan mengakibatkan wanprestasi yang terbagi dalam bentuk ingkar janji, prestasi tidak sempurna, terlambat, dan pelanggaran terhadap ketentuan perjanjian. Konsekuensi dari wanprestasi ini mengakibatkan penjatuhan sanksi secara keperdataan berupa ganti rugi dan kompensasi hingga sanksi administratif berupa suspend dan putus kontrak.

Kata Kunci: Jenis Perjanjian, Syarat Sah Perjanjian, Wanprestasi

A. Pendahuluan

Manusia dan hukum dalam hidup bermasyarakat merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dilepaskan (*ubi sobietas ibi ius*). Manusia memerlukan hukum agar setiap aktifitas yang dilakukan dapat memberikan kepastian dan kejelasan baik dari segi tujuan yang diharapkan maupun dari segi perlindungan hak dan kewajiban yang diatur di dalamnya. Sedangkan bagi hukum itu sendiri, memerlukan manusia sebagai sumber acuan pembentukan nilai agar aturan yang dihasilkan mampu memberikan dampak yang mencerminkan kebutuhan manusia.

Dalam masyarakat kebutuhan antar manusia akan saling bertemu dan berinteraksi. Kebutuhan tersebut juga membutuhkan sarana yang mampu memfasilitasi perpindahan subjek maupun objek dari satu tempat ke tempat lainnya. Sarana itu dikenal dengan

pengangkutan. Dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia mendefinisikan pengangkutan sebagai proses, cara, perbuatan mengangkut (Badudu & Zain, 2001: 58). Sedangkan menurut Sinta Uli (2006: 20), pengangkutan merupakan suatu kegiatan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun orang, karena perpindahan itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien.

Berbicara tentang pengangkutan sebagai cara dan upaya mencapai manfaat serta efisien, perkembangan pengangkutan dalam perjalanan waktu semakin mengarah pada perubahan yang awalnya berbasis konvensional (offline) beralih kepada jenis pengangkutan online. Pola-pola offline seperti order via telepon maupun call center, menunggu angkutan dipangkalan atau terminal, oleh masyarakat mulai beralih ke pola online seperti memanfaatkan pemesanan jasa melalui aplikasi atau platform oleh perusahaan jasa pengangkutan. Perubahan paradigma ini oleh Soleman B. Toneko (1993: 69) tidak lain diartikan sebagai penyimpangan kolektif dari pola yang telah mapan, artinya bahwa terhadap situasi tertentu yang jika diberlakukan menimbulkan sesuatu yang efektif maka akan menciptakan perubahan dalam masyarakat yang dikategorikan sebagai perubahan sosial. Penyimpangan terhadap pola yang mapan, dalam artian penggunaan pola konvensional (offline) itulah yang saat ini mulai ditinggalkan ketika pola online dalam pengangkutan diberlakukan, ternyata mampu memberikan efektifitas dan efisiensi bagi pemanfaat jasa pengangkutan itu sendiri, yang pada akhirnya menjadi pemicu perubahan perilaku sosial di dalam masyarakat.

Perubahan perilaku sosial menurut John Lewis Gillin dan John Philip Gillin diartikan sebagai perubahan yang terjadi sebagai suatu variasi dari cara hidup yang telah diterima karena adanya perubahan kondisi geografi, kebudayaan material, komposisi penduduk, ideologi, maupun adanya penemuan baru dalam masyarakat (Quipper Blog, <https://www.quipper.com>, akses 25 Maret 2019). Perubahan ini juga yang berpengaruh terhadap sistem sosial yang berlaku pada masyarakat yang bersangkutan. Terkait dengan hal tersebut, perubahan sosial pada masyarakat yang berhubungan dengan pengangkutan lebih disebabkan karena adanya perubahan pola pemanfaatan jasa pengangkutan itu sendiri yang mana keberadaan aplikasi atau platform secara online pada layanan jasa pengangkutan menjadi inovasi penemuan baru yang mampu menghadirkan efektifitas, efisiensi serta kepastian dari segi waktu, tenaga dan biaya. Terlebih lagi jika melihat sejarah kemunculan aplikasi platform order jasa pengangkutan berbasis android dan IOS yang pertama kali dikeluarkan oleh Go-Jek pada 07 Januari 2015, dan selanjutnya

menjadi cikal bakal munculnya jasa pengangkutan sejenis seperti Grab, Uber dan yang lainnya. Hal ini jika dikaitkan dengan jumlah penduduk Indonesia dari tahun 2015 sampai dengan awal 2019 yang bertambah +/- 12,6 juta penduduk (Rizali Ritonga, <https://www.ilo.org>, akses 17 Juni 2019) tentunya berpengaruh signifikan terhadap pola penggunaan jenis jasa pengangkutan yang dimanfaatkan masyarakat dalam memenuhi segala aktifitas ekonomi. Kondisi inilah yang kedepannya perlu mendapat perhatian lebih dari segi regulasi pengaturan hubungan dan akibat hukum dalam perjanjian pengangkutan bagi pihak-pihak yang terlibat sehingga dampak inovasi tersebut mampu memberikan nilai keadilan, kepastian dan kemanfaatan secara ekonomi dengan tetap bersinergi pada pelaksanaan fungsi pengarahan dan pengawasan hukum sebagaimana yang dinyatakan oleh Sunarjati Hartono (1982: 6) berikut ini:

“pembaharuan dasar-dasar pemikiran dibidang ekonomi mengubah dan menentukan dasar-dasar sistem hukum yang bersangkutan, maka penegakan asas-asas hukum yang sesuai juga akan memperlancar terbentuknya struktur ekonomi yang dikehendaki, tetapi sebaliknya penegakan asas-asas hukum yang tidak sesuai juga akan menghambat terciptanya struktur ekonomi yang dikehendaki”.

Mengacu pada uraian di atas, pemasalahan yang menjadi kajian penelitian ini yaitu: “bagaimanakah keabsahan keterikatan subjek hukum dalam perjanjian pengangkutan berbasis aplikasi online?”.

B. Keabsahan Keterikatan Subjek Hukum Dalam Perjanjian Pengangkutan Berbasis Aplikasi Online

Sejak didirikan pada tahun 2010, Go-Jek sebagai perusahaan jasa pengangkutan awalnya menggunakan sistem call center sebagai media pemesanan yang kemudian dikembangkan menjadi aplikasi berbasis online pertama kalinya pada Maret 2015. Langkah inovatif ini mampu menyedot animo masyarakat dan memunculkan provider layanan jasa sejenis yang juga menggunakan aplikasi pemesanan online dengan sistem pembagian pendapatan secara *ridesharing* antara provider pemilik aplikasi dengan mitra (pengemudi). Pembagian pendapatan atau *ridesharing* ini berkisar antara 80% untuk mitra dan 20% untuk provider (Sulistyo Wibowo, <https://www.slideshare.net>, akses 17 Juni 2019). Kondisi ini tentunya sangat menguntungkan secara waktu, biaya dan tenaga bagi pengemudi karena tidak harus selalu *stand by* dan hanya sebatas menunggu panggilan pemesanan pada aplikasi.

Apabila melihat perubahan pola interaksi hubungan hukum tiap-tiap individu dalam masyarakat, hal tersebut tidak terlepas dari konsep hak yang menjadi legitimasi individu dalam menentukan keputusannya, termasuk keputusan untuk memanfaatkan pola atau jenis moda pengangkutan yang akan digunakan. Hak didefinisikan sebagai kodrat dasar (asasi) yang melekat pada setiap manusia. Konsep hak diatur dalam *The Virginia Bill of Right and Declaration Independence* yang mengklasifikasikan hak kedalam 2 bentuk (Nanda Ivan Natsir, Jurnal IUS, 1, Januari April 2013: 99):

1. Hak untuk hidup (*life*), hak atas kemerdekaan (*liberty*), dan hak atas harta benda (*properthy*);
2. Hak dalam konsep kebebasan oleh Franklin De Roosevelt yaitu kebebasan berbicara dan mengeluarkan pendapat (*freedom to speech*), kebebasan beragama (*freedom to religion*), kebebasan dari rasa takut (*freedom from fear*), kebebasan dari kemiskinan atau kemelaratan (*freedom to want*).

Konteks hak yang digunakan dalam penentuan pemanfaatan jenis jasa pengangkutan merupakan penerapan dari salah satu hak dasar konsumen yaitu hak memilih (Shidartha, 2006: 19). Secara esensi hak memilih adalah bagian dari konsep hak atas kebebasan (*liberty*), khususnya kebebasan berpendapat (*freedom to speech*) dan kebebasan dari rasa takut (*freedom from fear*). Dalam sisi keIndonesiaan, hak untuk memilih adalah penjabaran dari sila kedua Pancasila yang dimaknai sebagai pengakuan dan juga mencakup perlindungan terhadap hak yang dimilikinya (M. Yazhid Fathoni, Jurnal IUS, 1, Januari April 2013: 52). Hak memilih secara tegas juga disebutkan dalam UUD 1945 dan UU Perlindungan Konsumen. Pada UUD 1945 esensi hak memilih diatur dalam ketentuan Pasal 27 (*equality before the law*) dan 28 (kebebasan berpendapat), sedangkan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen tertuang pada Pasal 4 huruf b.

Masyarakat sebagai wadah penerapan dan pemberlakuan Pancasila, UUD 1945 serta produk hukum lainnya merupakan kesatuan unit yang terdiri kumpulan-kumpulan individu yang telah menyerahkan sebagian hak pribadi yang dimilikinya dan tunduk pada ketentuan unit yang telah disepakati bersama. Masyarakat juga memiliki bentuk-bentuk tertentu yang secara dinamis akan mengalami perubahan dengan indikatornya adalah keberadaan penerapan hak memilih sebagai hak eksklusif individu, yang secara implisit tergambar pada pendapat Sir Henry Maine (dalam Soerjono Soekanto, 1980: 34) sebagai berikut:

“perubahan bentuk masyarakat dari masyarakat sederhana kearah masyarakat modern, didasarkan pada pola hubungan hukum masyarakat yaitu status warga masyarakat yang masih sederhana berangsur-angsur tergantikan oleh pola hubungan hukum yang didasarkan pada sistem hak dan kewajiban yang tertuang pada kontrak yang secara sukarela dibuat dan dilakukan oleh para pihak”.

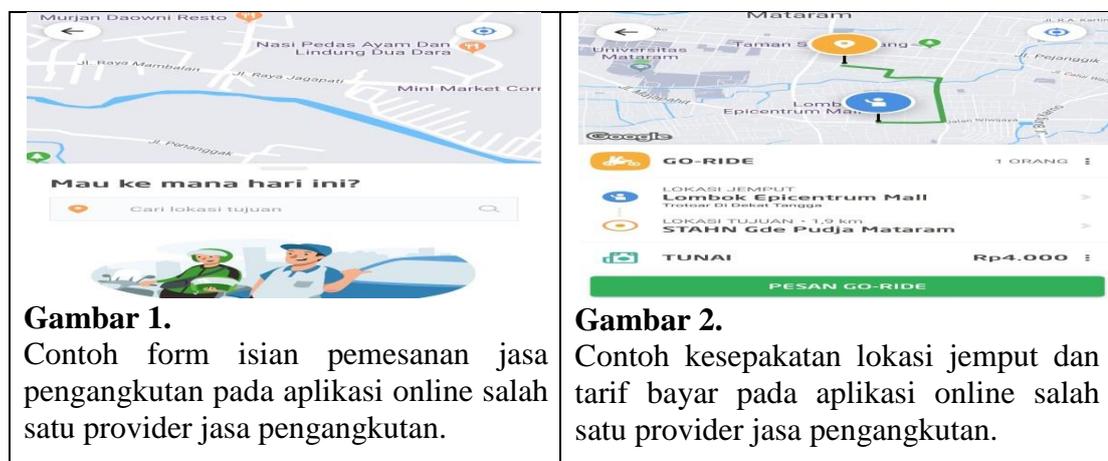
Dari pendapat Sir Henry Maine ditemukan bahwa esensi hak memilih terletak pada kebebasan individu untuk menggunakan instrumen kontrak sebagai inovasi dalam melegitimasi dan melegalkan pola hubungan hukum yang dilakukan. Penggunaan kontrak juga yang menjadi parameter perubahan status warga dan bentuk masyarakat yang secara sukarela menjadi kebudayaan, yaitu sebagai keseluruhan pengetahuan yang menjadi pedoman tingkah laku, dan membudaya atau menjadi kebiasaan yang melekat pada individu yang tergabung dalam masyarakat (Badudu & Zain, 2001: 211).

Kontrak oleh Thomas Hobbes, merupakan metode dimana hak-hak fundamental dari manusia dapat dialihkan (Sutan Remy Sjahdeini, 1993: 20). Kontrak disebut juga sebagai perjanjian, yang dapat dilihat kesamaannya dari segi istilah dan definisi. Menurut Johannes Ibrahim (2004: 43), dari segi istilah, “*contract*” (Inggris) atau “*overeenkomst*” (Belanda) diterjemahkan menjadi perjanjian (Indonesia). Sedangkan dari segi istilah, kontrak maupun perjanjian menurut Sudarsono (1992: 335) sama-sama didefinisikan sebagai persetujuan antara dua atau lebih pihak baik secara lisan atau tertulis untuk melakukan atau tidak melakukan kegiatan perikatan. Artinya bahwa secara definisi baik kontrak atau perjanjian sama-sama diawali perbuatan hukum persetujuan. Kontrak dari jenisnya dibagi menjadi 3 yaitu:

1. Berdasarkan bentuk, kontrak dibagi atas kontrak berbentuk lisan atau berbentuk tertulis.
2. Berdasarkan sifat, terbagi atas kontrak timbal balik dan kontrak sepihak. Kontrak timbal balik merupakan kontrak yang menimbulkan kewajiban pokok bagi kedua belah pihak. Kontrak timbal balik dapat juga disebut kontrak atas beban, karena terhadap prestasi dari pihak yang satu selalu terdapat kontra prestasi dari pihak lain dan diantara kedua prestasi tersebut ada hubungannya menurut hukum. Sedangkan kontrak sepihak merupakan kontrak yang memberikan keuntungan bagi salah satu pihak saja, sehingga dalam kontrak ini tidak terdapat kontra prestasi (Mariam Darus Badruzaman, 2005: 50).
3. Berdasarkan nama, kontrak dibagi atas kontrak bernama dan kontrak tidak bernama. Kontrak bernama (*nominaat*) merupakan kontrak yang namanya disebutkan secara

husus atau diatur dalam KUH Perdata. Kontrak tidak bernama (*innominaat*) merupakan kontrak yang terdapat diluar KUH Perdata, diatur dengan perundang-undangan khusus atau kontrak yang timbul, tumbuh dan berkembang dalam praktik bisnis masyarakat (Salim HS, 2004: 1).

Dalam pemanfaatan jasa pengangkutan berbasis aplikasi online, kontrak yang mengikat pihak penyedia dan pengguna jasa angkutan dibuat dalam bentuk tertulis yang dibuktikan dengan penegasan persetujuan pada form isian yang terdapat di aplikasi pemesanan (**lihat gambar 1 dan gambar 2**).



Subekti menjelaskan bahwa perjanjian atau kontrak pengangkutan adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya (R. Subekti, 1995: 69). Terkait dengan pendapat Subekti, dalam pemanfaatan jasa pengangkutan berbasis aplikasi online, kesepakatan pada form isian pemesanan mengenai penentuan lokasi jemput dan tujuan pengantaran menunjukkan kesanggupan yang menjadi kewajiban penyedia jasa pengangkutan sedangkan kesepakatan tarif bayar merupakan kesanggupan dari kewajiban pemanfaat jasa pengangkutan (**lihat gambar 2**). Hal ini menegaskan bahwa kontrak jasa pengangkutan berbasis aplikasi online merupakan kontrak yang bersifat timbal balik karena menempatkan hak dan kewajiban kepada para pihak yang terlibat di dalamnya.

Kontrak jasa pengangkutan berbasis aplikasi online jika dilihat dari lokasi yang menjadi tempat dilakukannya jasa pengangkutan yang lebih berorientasi di darat maka kontrak ini dapat dikategorikan sebagai kontrak pengangkutan darat sehingga terhadap jenis kontrak ini diberlakukan ketentuan-ketentuan mengenai perjanjian yang diatur

dalam KUH Perdata dan ketentuan mengenai pengangkutan darat yang tertuang pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Tunduknya kontrak pada tiga regulasi ini menunjukkan pemberlakuan *asas lex specialis derogat lex generalis* dimana KUH Perdata sebagai ketentuan *generalis* sedangkan UU LLAJ dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 sebagai *specialisnya*. Lebih lanjut lagi, mengingat di dalam KUH Perdata tidak disebutkan secara spesifik pengaturan mengenai kontrak pengangkutan maka untuk kontrak pengangkutan yang menggunakan pemesanan via aplikasi online dapat dikategorikan sebagai kontrak tidak bernama (*innominaat*) yang secara prosedur operasional tunduk pada ketentuan UU Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019.

Munculnya kontrak pengangkutan yang pemesanannya melalui aplikasi online sebagai jenis kontrak *inominaat* tidak lepas dari keberadaan penerapan asas kebebasan berkontrak yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk menentukan bentuk, substansi, pelaksanaan dan persyaratan kontrak (Salim HS, 2003: 9). Namun demikian kebebasan ini sifatnya terbatas karena sekalipun diberikan keleluasaan menentukan pengaturan pokok kontrak tetapi hal tersebut tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan atau ketertiban umum sebagaimana yang tertuang dalam ketentuan Pasal 1337 KUH Perdata.

Semua kontrak baik yang memiliki nama khusus maupun tidak (*nominaat dan innominaat*) tunduk pada peraturan umum yang tertuang dalam Buku III KUH Perdata (Pasal 1319 KUH Perdata). Ketentuan ini menegaskan bahwa terhadap perjanjian atau kontrak jasa pengangkutan yang berbasis aplikasi online diberlakukan juga ketentuan-ketentuan yang termuat dalam KUH Perdata, termasuk juga mengenai pengaturan syarat sah perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Syarat sah perjanjian merupakan instrumen hukum yang harus dipenuhi dalam kontrak karena bertujuan sebagai bukti legalitas terikatnya suatu peristiwa hukum yang meliputi perbuatan, hubungan hingga akibat hukum yang muncul dari peristiwa tersebut. Adapun syarat sah perjanjian jika dikaitkan dengan kontrak jasa pengangkutan berbasis aplikasi online yaitu:

1. **Kesepakatan**, adalah persesuaian pernyataan kehendak di antara pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian. Menurut Salim HS (2003: 40), persesuaian pernyataan kehendak dapat mengacu pada teori momentum terjadinya kesepakatan, antara lain:

- a. Teori Pernyataan (*Uitingstheorie*), kesepakatan terjadi pada saat pihak yang menerima penawaran menyatakan bahwa ia menerima penawaran itu.
- b. Teori Pengiriman (*Verzendtheorie*), kesepakatan terjadi apabila pihak yang menerima penawaran mengirimkan telegram.
- c. Teori Pengetahuan (*Vernemingstheorie*), kesepakatan terjadi apabila pihak yang mengetahui adanya *acceptie* (penerimaan), tetapi penerimaan itu belum diterimanya (tidak diketahui secara langsung).
- d. Teori Penerimaan (*Ontvangstheorie*), kesepakatan terjadi pada saat pihak yang menawarkan menerima langsung jawaban dari pihak lawan.

Terkait dengan perjanjian jasa pengangkutan yang pemesanannya menggunakan aplikasi online, momentum terjadinya kesepakatan para pihak merupakan gabungan antara teori pernyataan dan teori penerimaan. Hal ini ditunjukkan ketika penawaran lokasi jemput dan tujuan pengantaran yang diajukan pengguna jasa (konsumen), serta penawaran tarif bayar yang ditawarkan penyedia jasa pengangkutan disetujui oleh pengguna jasa dengan menekan (*click*) kolom “pesan *go ride* (lihat gambar 2)” pada form aplikasi pemesanan, yang secara otomatis telah terjadi penegasan pernyataan penerimaan penawaran (teori pernyataan) dimana penerimaan tersebut menjadi kesepakatan dan diterima langsung oleh para pihak (teori penerimaan).

2. **Kecakapan Bertindak**, adalah kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum, yaitu perbuatan yang akan menimbulkan akibat hukum. Kecakapan bertindak terkait dengan kesehatan fisik dan mental (tidak di bawah pengampuan) serta ukuran kedewasaan, yang dalam konteks melakukan perbuatan hukum perjanjian yaitu berusia minimal 21 tahun atau sudah menikah (Pasal 330 KUH Perdata). Dalam perjanjian jasa pengangkutan berbasis online, syarat untuk menjadi penyedia jasa yang tertera pada *e-contract* provider jasa pengangkutan (Grab dan Gojek) adalah berusia minimal 21 tahun. Ketentuan ini sudah sesuai dengan persyaratan yang diatur dalam KUH Perdata sebagai aturan generalis perjanjian. Namun yang menjadi kendala adalah menyangkut batas usia dari pengguna jasa pengangkutan yang masih dikategorikan anak-anak (belum dewasa). Sebagaimana diketahui untuk dapat memesan layanan pengangkutan secara online, pengguna jasa terlebih dahulu harus memiliki akun yang terafiliasi dengan email pribadi yaitu gmail atau yahoo. Pada email pribadi ini (baik gmail maupun yahoo) syarat batas usia untuk membuat email

adalah berusia minimal 13 tahun, dengan ketentuan untuk anak di bawah usia 13 tahun pihak orang tua akan dimintakan persetujuan atau ijin pembuatan email dan email anak akan terkoneksi langsung dengan email orang tua sehingga memudahkan dari segi pengawasan terhadap aktifitas internet yang dilakukan oleh anak (Haryono, <https://www.bertravel.com>, akses tanggal 11 Juli 2019). Dengan adanya ketentuan terkait ijin orang tua tersebut, maka secara hukum yang terikat dalam perjanjian pengangkutan adalah orang tua dari anak yang menggunakan layanan jasa pengangkutan. Hal ini terkait dengan tanggung jawab berdasarkan pengawasan yang diatur pada Pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi:

“... seorang bertanggung jawab juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya; Orang tua dan wali bertanggung jawab tentang kerugian yang disebabkan oleh anak-anak belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali”.

3. **Adanya Prestasi**, yaitu hal-hal pokok atau objek perjanjian yang berupa hak dan kewajiban. Dalam Pasal 1234 KUH Perdata, prestasi terdiri dari memberikan sesuatu atau berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu. Terkait dengan perjanjian jasa pengangkutan yang pemesanannya menggunakan aplikasi online, prestasi para pihak saling bertimbang balik berupa berbuat sesuatu yang menjadi hak konsumen dan kewajiban penyedia jasa yaitu pengantaran dari lokasi jemput menuju lokasi tujuan yang ditentukan konsumen. Sedangkan hak penyedia jasa yang menjadi kewajiban konsumen adalah berupa memberikan sesuatu yaitu melakukan pembayaran atas tarif pengangkutan.
4. **Adanya Kausa yang Halal**, yaitu adanya sebab (kausa) yang tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum (Pasal 1337 KUH Perdata). Dalam *e-contract* pemesanan layanan jasa pengangkutan, provider penyedia jasa layanan pengangkutan telah menentukan peraturan baik untuk penyedia jasa (ojek online) maupun bagi pengguna layanan yang dapat dikategorikan sebagai kausa (sebab) terlarang. Peraturan tersebut tertuang pada bagian “syarat dan ketentuan (*term and condition*) serta kode etik” (<http://www.gojek.com> dan www.grab.com, akses 19 Juli 2019), yang secara garis besar dapat dilihat pada tabel berikut ini:

JENIS TINDAK PIDANA	GRAB	GOJEK
Perbuatan Tidak Menyenangkan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mitra (pengemudi) melakukan tindakan di luar norma kesopanan, termasuk dengan maksud mengintimidasi atau melecehkan secara rasis atau seksual pada saat melakukan perjalanan bersama penumpang maupun setelah perjalanan; 2. Bertikai/bertengkar dengan mitra/pengemudi lain di depan penumpang/ditempat umum; 3. Memprovokasi mitra lain untuk melakukan kegiatan yang dapat merugikan pihak lain, termasuk Grab (contoh: anarkis, perusakan fasilitas, razia). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Larangan menggunakan aplikasi untuk tujuan penipuan atau menyebabkan ketidaknyaman kepada orang lain, atau melakukan pemesanan palsu; 2. Larangan terlibat dalam perilaku atau tindakan yang tidak sah, mengancam atau melecehkan ketika konsumen menggunakan layanan jasa; 3. Melakukan tindakan anarkis, menghalangi mitra (pengemudi) lain dalam menjalankan order dan/atau mengganggu ketertiban umum.
Penipuan	<p>Mencurangi atau memanipulasi sistem Grab milik sendiri atau orang lain untuk alasan apapun, termasuk untuk mendapatkan bonus/insentif;</p>	<p>Menggunakan aplikasi Gojek yang tidak resmi atau menggunakan aplikasi tambahan untuk memanipulasi perangkat selular dan aplikasi resmi Gojek. Contoh: Fake GPS.</p>
Penggelapan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak memberikan atau menyalahgunakan potongan harga untuk penumpang yang menggunakan kode promo. 2. Meminta penambahan bayaran di luar tarif yang tertera atau ditentukan dari Aplikasi Grab tanpa persetujuan penumpang. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memberikan kembalian kurang atau meminta pembayaran lebih dari yang seharusnya (tip, uang parkir, uang bensin, dan lain-lain); 2. Memasukkan harga barang yang tidak sesuai dengan struk belanja.
Pemalsuan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan pemesanan sendiri dan menyelesaikan pesanan sendiri; 2. Perbedaan plat nomor kendaraan yang digunakan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Melakukan pemesanan menggunakan akun konsumen yang diterima sendiri oleh

	<p>dengan yang tampil pada aplikasi;</p> <p>3. Perbedaan identitas mitra dengan identitas pengemudi yang tampil pada aplikasi.</p>	<p>penyedia jasa yang bersangkutan;</p> <p>2. Plat nomor kendaraan berbeda dengan yang tertera pada aplikasi.</p>
Tindak Pidana Lain	<p>1. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau NAPZA (Narkotika, Psikotropika dan Zat Adiktif lainnya);</p> <p>2. Melanggar peraturan lalu lintas atau ketertiban umum;</p> <p>3. Melakukan tindak pidana kepada siapapun;</p> <p>4. Tidak mengkonfirmasi 21 hari sebelumnya kepada pihak Grab bahwa SIM dan KTP akan segera berakhir masa berlakunya/hilang.</p>	<p>1. Mengemudi dalam pengaruh alkohol atau obat terlarang;</p> <p>2. Melanggar peraturan lalu lintas atau berkendara secara ugal-ugalan;</p> <p>3. Menyebabkan kecelakaan karena kelalaian driver;</p> <p>4. Membeli dan/atau mengangkut barang-barang ilegal atau berbahaya atau barang-barang curian, termasuk tidak terbatas pada barang-barang yang mengandung bahan berbahaya atau beracun, obat-obatan atau material terlarang/illegal;</p> <p>5. Mengangkut barang dari dan ke penjara;</p> <p>6. Mengirimkan minuman beralkohol untuk pelanggan yang berusia 21 tahun ke bawah dengan dan/atau tanpa memeriksa KTP pelanggan yang bersangkutan.</p>

Terpenuhinya syarat sahnya perjanjian pada kontrak jasa pengangkutan yang menggunakan aplikasi pemesanan secara online maka kontrak ini telah memiliki kekuatan mengikat secara hukum seperti layaknya undang-undang (*pacta sunt servanda*). Hal ini berarti setiap pelanggaran terhadap syarat sahnya kontrak seperti syarat subjektif yaitu kesepakatan atau kecakapan bertindak akan mengakibatkan kontrak dapat dibatalkan sedangkan pelanggaran terhadap syarat objektif yang

meliputi pemenuhan prestasi atau kausa yang halal mengakibatkan kontrak menjadi batal demi hukum. Adapun konsekuensi dari pelanggaran syarat sahnya perjanjian ini maka pihak yang melakukan pelanggaran akan masuk dalam kategori wanprestasi.

Wanprestasi adalah tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana yang ditentukan dalam perjanjian yang dibuat antara kreditur dan debitur (Salim HS, 2003: 98). Menurut Budiman N.P.D. Sinaga (2005: 24) wanprestasi terdiri dari 4 bentuk, yang jika dikatkan dengan kontrak jasa pengangkutan berbasis aplikasi online dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya. Hal ini disebut sebagai ingkar janji. Ketentuan mengenai ingkar janji pada pemesanan layanan jasa pengangkutan secara online berupa membatalkan pesanan tanpa konfirmasi kepada penumpang, tanpa alasan yang jelas dan kuat (Grab: Poin 13 Kualitas Layanan; Gojek: Poin 4 Layanan Buruk).
2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya tetapi tidak sebagaimana dijanjikannya. Ketentuan ini pada pemesanan layanan jasa pengangkutan secara online berupa membelikan barang yang tidak sesuai dengan pesanan pelanggan tanpa melakukan konfirmasi terlebih dahulu (Grab: Poin 4 Komitmen Mitra dan Poin 26 Kecurangan, Gojek: Poin 1 Layanan Buruk).
3. Melakukan apa yang dijanjikannya tetapi terlambat. Ketentuan ini pada pemesanan layanan jasa pengangkutan secara online berupa mengambil pesanan yang akan membutuhkan waktu lebih dari 30 menit menuju tempat penjemputan atau akan terlambat lebih dari 30 menit tanpa pemberitahuan kepada penumpang (Grab: Poin 14 Kualitas Layanan).
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya. Ketentuan ini pada pemesanan layanan jasa pengangkutan secara online berupa:
 - a. Melakukan tindakan di luar norma kesopanan kepada penumpang seperti rasis, pelecehan, intimidasi (Grab: Poin 10 Kualitas Layanan, Gojek: Poin 4 dan 7 Ancaman Keamanan);
 - b. Memanipulasi sistem untuk mendapatkan keuntungan atau bonus (Grab: Poin 10 Komitmen Mitra, Gojek: Poin 7 Ketentuan Penggunaan Aplikasi);
 - c. Mengemudi dalam pengaruh alkohol maupun NAPZA (Grab: Poin 20 Keamanan; Gojek: Poin 6 Ancaman Keamanan).

- d. Melanggar peraturan lalu lintas atau ugal-ugalan (Grab: Poin 21 Keamanan; Gojek: Poin 1 Ancaman Keamanan).
- e. Mengemudi yang menyebabkan kecelakaan karena kelalaian pengemudi (Grab: Poin 19 Keamanan; Gojek: Poin 5 Ancaman Keamanan).

Akibat hukum dari timbulnya wanprestasi dapat dilakukan dengan cara membayar atau pemberian ganti rugi maupun kompensasi yang secara keperdataan bersifat restitutif, yaitu berfungsi memulihkan hak (*curative, recovery*) yang telah terganggu akibat pengingkaran pemenuhan prestasi perjanjian (Wahyu Sasongko, 2007: 31). Pada *e-contract* yang mengikat provider layanan jasa pengangkutan dengan penyedia jasa pengangkutan (mitra atau pengemudi), pelanggaran terhadap peraturan yang tertuang pada “syarat ketentuan dan kode etik” maka selain penjatuhan sanksi secara keperdataan juga dapat dikenakan sanksi administratif berupa suspend (pembekuan/penonaktifan akun) hingga putus kontrak (putus mitra).

C. Penutup

Berdasarkan uraian hasil penelitian, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa pola keterikatan individu dalam perjanjian layanan jasa pengangkutan dengan sistem pemesanan secara online merupakan inovasi baru yang secara yuridis merupakan jenis perjanjian *innominaat* dengan sifat perjanjian timbal balik yang dibuat secara tertulis. Dari segi syarat sahnya perjanjian, layanan pemesanan jasa secara online pada perjanjian pengangkutan ini telah memenuhi syarat kesepakatan dengan mengacu pada teori pernyataan dan penerimaan; syarat kecakapan bertindak dengan pengaturan batasan usia 21 tahun dan pemberlakuan teori tanggung jawab berdasarkan pengawasan; syarat prestasi berupa kewajiban melakukan pengantaran dan pembayaran tarif layanan; serta syarat kausa halal yang tertuang dalam bagian “syarat dan ketentuan serta kode etik” pada laman resmi provider yang memuat larangan tindakan yang masuk dalam kategori perbuatan tidak menyenangkan, penipuan, penggelapan, pemalsuan dan tidak pidana lain. Akibat hukum dari pelanggaran syarat sah perjanjian tersebut akan menimbulkan wanprestasi yang terbagi atas 4 bentuk yaitu ingkar janji seperti melakukan pembatalan pesanan secara sepihak; prestasi tidak sempurna seperti ketidaksesuaian pesanan yang diterima dengan yang dipesan; keterlambatan penjemputan dan pengantaran yang memakan waktu lebih dari 30

menit; dan pelanggaran ketentuan perjanjian yang masuk dalam kategori kausa yang terlarang. Konsekuensi dari timbulnya wanprestasi akan membebankan tanggung jawab kepada pelanggar baik secara keperdataan berupa pemberian ganti rugi dan kompensasi hingga tanggung jawab secara administrative yaitu suspend (pembekuan/penonaktifan akun) dan putus kontrak (putus mitra).

Sedangkan saran yang dapat menjadi masukan yaitu untuk menjamin terpenuhinya tujuan hukum yaitu keadilan, kepastian dan kemanfaatan sebaiknya terhadap perjanjian pengangkutan yang menggunakan pemesanan secara online perlu dibuatkan regulasi secara spesifik mengingat perundang-undangan yang mengatur perjanjian ini masih dikatakan terbatas yaitu mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat, yang saat ini masih dalam tahap sosialisasi oleh pemerintah. Selain itu, bagi provider layanan jasa (Grab dan Gojek) perlu juga melakukan sosialisasi sekaligus upaya pengawasan sebagai bahan evaluasi khususnya mengenai kesadaran beretika berkendara dan pemahaman terhadap ketentuan isi perjanjian pengangkutan itu sendiri bagi penyedia layanan jasa. Hal ini untuk menjamin keselamatan dan keamanan berlalu lintas serta menghindari munculnya komplain yang berujung pada wanprestasi hingga penjatuhan sanksi keperdataan dan administratif.

DAFTAR PUSTAKA

- Badudu dan Zain, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Budiman N.P.D. Sinaga, *Hukum Kontrak & Penyelesaian Sengketa Dari Perspektif Sekretaris*, Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2005.
- Gojek, *Syarat dan Ketentuan Go-Jek Indonesia*, <https://www.gojek.com>.
- Grab, *Syarat dan Ketentuan Umum Grab Id*, <https://www.grab.com>.
- Haryono, *Apakah Bisa Membuat Email Google atau Yahoo Untuk Anak?*, <https://www.bertravel.com>.
- Johannes Ibrahim, *Hukum Bisnis Dalam Persepsi Dunia Modern*, Jakarta, PT. Refika Aditama, 2004.
- Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Bandung, Alumni, 2005.
- M. Yazhid Fathoni, *Konsep Keadilan Dalam Pengelolaan Dan Pemanfaatan Sumber Daya Alam Menurut Undang-Undang Pokok Agraria Tahun 1960*, Jurnal IUS: Kajian Hukum dan Keadilan, Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram, Nomor 1, Volume 1, Januari April 2013.
- Nanda Ivan Natsir, *Kepastian Hukum Dalam Perlindungan Saksi dan Korban Pelanggaran HAM Berat*, Jurnal IUS: Kajian Hukum dan Keadilan, Magister Ilmu Hukum Universitas Mataram, Nomor 1, Volume 1, Januari April 2013.
- Razali Ritonga, *Kebutuhan Data Ketenagakerjaan Untuk Pembangunan Berkelanjutan*, <https://www.ilo.org>.
- R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT. Citra Aditya, Bandung, 1995.
- R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Jakarta, PT. Pradnya Paramita, 2008.
- Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2004.
- _____, *Hukum Kontrak (Teori & Teknik Penyusunan Kontrak)*, Jakarta, Sinar Grafika, 2003.
- Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Edisi Revisi, Jakarta, PT. Grasindo, 2006.
- Sinta Uli, *Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU Press, Medan, 2006.

- Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, Rajawali Press, Jakarta, 1980.
- Soleman B. Toneko, *Pokok-Pokok Study Hukum Dalam Masyarakat*, RajaGrafindo, Jakarta, 1993.
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Jakarta, PT. Rineka Cipta, 1992.
- Sulistyo Wibowo, *Gojek (Analisis Etika Bisnis Perusahaan Gojek)*, <https://www.slideshare.net>.
- Sunarjati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, Bandung, Bina Cipta, 1982.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank Di Indonesia*, Jakarta, Institut Bankir Indonesia, 1993.
- Wahyu Sasongko, *Ketentuan-Ketentuan Pokok Hukum Perlindungan Konsumen*, Bandar Lampung, Universitas Lampung, 2007.
- Quipper Blog, *Pengertian Perubahan Sosial Menurut Para Ahli*, <https://www.quipper.com>.