

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan
Tinggi

Nomor : 429/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2014

**ANALISIS YURIDIS PENGANGKUTAN YANG DILAKUKAN OLEH PT.
GO-JEK INDONESIA MELALUI PRODUK LAYANAN *GO-RIDE* DAN
GO-SEND BERDASARKAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 74
TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN DAN BERDASARKAN
BUKU PEDOMAN PEMILIK SEPEDA MOTOR**

OLEH

Ananda Anggia Ramadhan Manalu

NPM: 2012200277

PEMBIMBING

Dr. Sentosa Sembiring, S.H., M.H.



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2018

Disetujui Untuk Diajukan Dalam Sidang
Ujian Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan



Pembimbing,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Sentosa Sembiring".

Dr. Sentosa Sembiring, S.H., M.H.



Dekan,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Tristam Pascal Moeliono".

Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., LL.M.



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ananda Anggia Ramadhan Manalu

No. Pokok : 2012 200 277

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran bahwa karya ilmiah/karya penulisan hukum yang berjudul :

“ANALISIS YURIDIS PENGANGKUTAN YANG DILAKUKAN OLEH PT. GO-JEK INDONESIA MELALUI PRODUK LAYANAN *GO-RIDE* DAN *GO-SEND* BERDASARKAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 74 TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN DAN BERDASARKAN BUKU PEDOMAN PEMILIK SEPEDA MOTOR”

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah/karya penulisan hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui atau mengundang tindakan-tindakan yang :

- a. Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- b. Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 25 Mei 2018

Mahasiswa Penyusun Karya Ilmiah/Karya Penulisan Hukum


Ananda Anggia Ramadhan Manalu
2012 200 277

Analisis Yuridis Pengangkutan yang Dilakukan Oleh PT. Go-Jek Indonesia Melalui Produk Layanan *Go-Ride* dan *Go-Send* Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dan Berdasarkan Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor

Oleh: Ananda Anggia Ramadhan Manalu

NPM: 2012 200 277

Pemimbing: Dr. Sentosa Sembiring, S.H., M.H.

ABSTRAK

Kepadatan kendaraan di jalan raya dan tingkat kemacetan yang tinggi, membuat masyarakat khususnya di perkotaan mencari alternatif transportasi umum untuk berkegiatan sehari-hari. Go-Jek dinilai menjadi solusi sebagai alternatif transportasi umum bagi masyarakat. Penggunaan sepeda motor sebagai alat angkutan umum dinilai efektif dan efisien bagi masyarakat untuk melewati padatnya lalu lintas jalan. Akan tetapi, bagaimana jika dalam penggunaan sepeda motor sebagai alat angkutan umum tersebut mengalami kelebihan muatan?

Untuk mengkaji permasalahan diatas maka metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian yuridis normatif, yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Berdasarkan hasil penelitian didapatkan bahwa, Peraturan Perundang-Undangan tidak mengatur batasan beban angkut sepeda motor karna dinilai tidak layak dijadikan sebagai alat angkutan umum. Akan tetapi, pengaturan mengenai batasan beban angkut maksimum dapat mengacu pada substansi yang terdapat dalam Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor. Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor merupakan suatu Norma Hukum Umum-Konkret dan daya mengikatnya adalah mengatur (Regelendrecht). Apabila dalam pelaksanaannya terjadi kerugian terhadap Penumpang akibat kecelakaan yang didasari karena kelebihan beban angkut maka Pengemudi sebagai pihak Pengangkut wajib bertanggung jawab atas kerugian yang dialami Penumpang berdasarkan Prinsip Tanggung Jawab Mutlak.

Kata Kunci: Transportasi Umum, Beban Angkut, Go-Jek, Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor, Angkutan Umum.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan anugerah-Nya demi kemudahan serta kelancaran bagi Penulis sehingga Penulisan Hukum yang berjudul “**ANALISIS YURIDIS PENGANGKUTAN YANG DILAKUKAN OLEH PT. GO-JEK INDONESIA MELALUI PRODUK LAYANAN *GO-RIDE* DAN *GO-SEND* BERDASARKAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 74 TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN DAN BERDASARKAN BUKU PEDOMAN PEMILIK SEPEDA MOTOR**” dapat diselesaikan tepat pada waktunya. Adapun Penulisan Hukum ini disusun sebagai salah satu kelengkapan untuk menyelesaikan Program pendidikan Sarjana Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Katolik Parahyangan.

Pada kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu sehingga Penulisan Hukum ini dapat diselesaikan tepat waktu, antara lain:

1. **(Alm.) Bapak Drs. Saut Manalu dan Ibu Hj. Isye Liesnawaty, S.H., M.H.**, serta **Ibu Hj. Oon Untarsih** selaku orang tua Penulis yang selalu memberikan doa dan dukungan yang begitu besar dan tak terhingga, serta telah membiayai segala hal dalam proses penyelesaian Penulisan Hukum ini. Tanpa doa dan dukungan mereka, Penulis tidak dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini tepat waktu. Oleh karena itu, Penulis mendedikasikan Penulisan Hukum ini kepada mereka;
2. **Ibu Hj. Yuliaty** selaku saudara dari Penulis yang selalu memberikan semangat kepada Penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini;
3. **Bapak Nana Yudiana dan Ibu Rike Fransiska** serta **Bapak Lambang Kusnowibowo dan Ibu Susan Endriana** selaku keluarga Penulis yang selalu memberikan doa dan dukungan besar kepada Penulis untuk menyelesaikan Penulisan Hukum ini dengan tepat waktu;

4. **Bapak Mayjen TNI (Purn.) Puguh Santoso, S.T., M.Sc.** dan **Ibu Tri Listiani, S.H.** serta **Danuja Windraya, S.H.** selaku keluarga dan teman Penulis yang telah memberikan doa dan dukungan besar kepada Penulis sehingga dapat menyelesaikan studi dan Penulisan Hukum ini;
5. **Bapak Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
6. **Bapak Dr. Sentosa Sembiring, S.H., M.H.** selaku dosen pembimbing Penulisan Hukum Penulis yang telah meluangkan waktu di sela-sela kesibukkannya untuk memberikan arahan, masukan dan senantiasa membimbing dan membantu Penulis dari awal pengerjaan Penulisan Hukum ini sehingga dapat diselesaikan dengan baik;
7. **Bapak Aluisius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.** selaku dosen pembimbing proposal Penulisan Hukum yang telah membanu Penulis untuk mengarahkan dari awal konsep serta ide dalam proposal pengajuan Penulisan Hukum hingga pada akhirnya Penulis dapat menyelesaikan Penulisan Hukum ini;
8. **Bapak Prof. Dr. Koerniatmanto Soetoprawiro, S.H., M.H.,** dan **Ibu Dr. Catharina Ria Budiningsih, S.H., MCL., Sp1.** selaku dosen penguji Penulisan Hukum yang telah memberikan arahan, saran, serta masukkan kepada Penulis selama sidang Penulisan Hukum berlangsung;
9. **Ibu Debiana B. Sentosa S, S.H., M.Kn.** selaku dosen wali Penulis yang telah memberikan bimbingan, arahan, serta masukan selama Penulis menjalani studi di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
10. **Segenap Dosen** Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang telah memberikan pengetahuan serta pemahaman di bidang ilmu hukum;
11. **Staff tata usaha** dan **Pekarya** Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang telah membantu Penulis selama menjalani studi di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
12. **Ignatius Adi, Astra Hansel, Agung Aswin, Chrisman Antonius, Richard Sianturi, Albert Tawarikh, Fransiskus Sinurat, Indra Sinurat, Tegar Algamar** serta teman-teman lain dari **DPR CERIA 2012**;

yang telah menjadi teman serta keluarga yang baik selama Penulis menjalani studi di Fakultas Hukum;

13. **Hendrikus Hendiryana, Ridwan Firmansyah, Annisa Meidyna, Diptya Kamajaya, Dwi Estu, Aldo Cakra Anom, Nanda Restu, Hafil Perdana Kusuma**, serta teman-teman lain dari **Bacem Troopers** yang telah menjadi teman serta keluarga yang baik selama Penulis menjalani studi di Fakultas Hukum;
14. **Ryan Aulia Dharmawan, Alby Satriaji, Okky Pratama, Ijay Irawan, Efri Krishna** dari **Kabupaten Otokowok** yang telah menjadi teman sekaligus keluarga bagi Penulis;
15. **Ali milando, Dian Anggraeni, Randy Muharam, Fadhlih Hadian, Fani Isti, Elva Fauzia, Elsa Widianingsih, Aditansyah, Dimas Dwijati** serta teman-teman lain dari **GRCR** yang telah menjadi teman sekaligus keluarga penulis sejak lama yang selalu mendukung Penulis agar menyelesaikan Penulisan Hukum ini;
16. **Teman-Teman Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan angkatan 2012** yang namanya tidak dapat disebutkan satu persatu;

Penulis menyadari bahwa dalam Penulisan Hukum ini masih jauh dari kata sempurna dan masih terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, Penulis dengan senang hati bersedia menerima kritik, saran, serta masukan dari pihak Pembaca untuk perbaikan Penulisan Hukum ini. Besar harapan Penulis bahwa Penulisan Hukum ini dapat bermanfaat bagi Pembaca.

Bandung, 25 Mei 2018

Penulis



Ananda Anggia Ramadhan Manalu

2012 200 277

DAFTAR ISI

| | |
|---------------------------------------------------------------|------------|
| PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK | i |
| ABSTRAK | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| DAFTAR ISI | vi |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1. Latar Belakang Penelitian | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah | 14 |
| 1.3. Tujuan Penelitian..... | 15 |
| 1.4. Metode Penelitian..... | 15 |
| 1.5. Sistematika Penelitian | 16 |
| | |
| BAB II TINJAUAN UMUM TENTANG | |
| PENGANGKUTAN..... | 18 |
| 2.1. Pengangkutan..... | 18 |
| 2.1.1. Definisi Pengangkutan | 18 |
| 2.1.2. Asas Konsensualisme dalam Perjanjian Pengangkutan..... | 20 |
| 2.1.3. Fungsi Pengangkutan | 22 |
| 2.1.4. Tujuan Pengangkutan..... | 23 |
| 2.1.5. Pengangkutan Darat dan Sumber Hukum Pengangkutan | |
| Darat..... | 23 |

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 2.1.6. Pihak-pihak dalam Pengangkutan Darat | 24 |
| 2.1.7. Tanggung Jawab Pengangkutan | 33 |
| 2.2. Gambaran Umum Go-Jek | 35 |
| 2.2.1. Profil Perusahaan | 35 |
| 2.2.2. Hubungan Para Pihak..... | 36 |
| 2.2.3. Macam-macam Layanan Go-Jek | 37 |
| | |
| BAB III DAYA MENGIKAT BUKU PEDOMAN PEMILIK | |
| SEPEDA MOTOR | 38 |
| 3.1. Norma Hukum..... | 38 |
| 3.1.2. Sifat Norma Hukum..... | 39 |
| 3.1.2.1. Norma Hukum Umum dan Norma Hukum Individual | 41 |
| 3.1.2.2. Norma Hukum Abstrak dan Norma Hukum Konkret..... | 41 |
| 3.1.2.3. Hierarki Norma Hukum | 43 |
| 3.2. Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor | 43 |
| | |
| BAB IV KEBERLAKUAN BUKU PEDOMAN PEMILIK SEPEDA MOTOR | |
| SEBAGAI NORMA DALAM KEGIATAN PENGANGKUTAN | 47 |
| 4.1. Aturan Pengangkutan yang Diberlakukan dalam Kegiatan Pengangkutan yang Dilakukan Oleh PT. Go-Jek Indonesia Berkaitan Dengan Beban Angkut Sepeda Motor | 47 |
| 4.2. Daya Mengikat Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dalam Kegiatan Pengangkutan yang Dilakukan Oleh PT. Go-Jek Indonesia | 48 |

| | | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 4.3. | Pertanggungjawaban Para Pihak Apabila Terjadi Kecelakaan dalam Kegiatan Pengangkutan yang Dilakukan Oleh PT. Go-Jek Indonesia | 49 |
| BAB V | PENUTUP..... | 52 |
| 5.1. | Kesimpulan | 52 |
| 5.2. | Saran..... | 53 |
| | DAFTAR PUSTAKA | 55 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Era globalisasi saat ini, bangsa Indonesia terus melaksanakan pembangunan dalam berbagai bidang. Pembangunan yang dilaksanakan merupakan suatu pembangunan yang berkelanjutan. Pembangunan tersebut selaras dengan apa yang diamanatkan dalam pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, sebagai salah satu tujuan nasional Negara Kesatuan Republik Indonesia yaitu memajukan kesejahteraan umum. Salah satu bidang yang mendapatkan tempat dalam pembangunan adalah bidang transportasi atau pengangkutan.

Pengangkutan atau biasa juga disebut dengan transportasi merupakan salah satu bidang kegiatan yang berpengaruh besar terhadap kehidupan masyarakat, terutama dalam bidang ekonomi. Dewasa ini proses pengangkutan memiliki tujuan untuk membantu manusia dalam bermobilitas dengan cepat, fleksibel, dan efisien. Pengangkutan didefinisikan sebagai perjanjian yang bersifat timbal balik yang terjadi antara pengangkut dan pengirim sebagai para pihaknya. Pihak dalam perjanjian pengangkutan adalah pengangkut dan pengirim dan/atau penumpang. Pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan yang telah ditentukan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang Angkutan.¹ Proses pengangkutan itu sendiri merupakan gerak orang dan/atau barang dari tempat asal orang dan/atau barang yang diangkut ke tempat tujuan dimana Angkutan itu diakhiri. Terkait dengan pengangkutan terdapat beberapa unsur dasar, yaitu sebagai berikut :

- a. Ada pengangkut
- b. Ada pengirim dan/atau penumpang
- c. Ada sesuatu yang diangkut
- d. Tersedianya kendaraan sebagai alat Angkut

¹ Farida Hasyim, 2009, *Hukum Dagang*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 67.

- e. Ada tempat yang dapat dilalui alat Angkut
- f. Ada tempat asal dan tujuan sesuatu yang diangkut tersebut.

Bila melihat dari letak geografisnya, Indonesia merupakan negara kepulauan, sehingga peranan pengangkutan penumpang maupun pengangkutan barang sangat penting.² Keadaan Indonesia yang merupakan negara kepulauan, memungkinkan pengangkutan dilakukan dengan berbagai cara. Kegiatan pengangkutan tersebut dapat dilakukan melalui darat, laut, dan udara. Hal ini dilakukan agar kegiatan pengangkutan tersebut dapat menjangkau seluruh wilayah Indonesia dengan baik.

Kebutuhan atas pengangkutan tentu sangat dibutuhkan oleh masyarakat, terutama masyarakat yang tinggal di perkotaan. Hal ini dikarenakan pertumbuhan populasi penduduk di dalam perkotaan selalu menunjukkan kenaikan yang signifikan setiap tahunnya. Dengan adanya pertumbuhan populasi penduduk tersebut maka akan diiringi dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang digunakan sebagai alat transportasi, dalam hal ini transportasi darat (pengangkutan melalui darat). Oleh karena itu, masyarakat memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain serta untuk menunjang pertumbuhan di bidang ekonomi dalam perdagangan dengan menggunakan kendaraan.³ Transportasi merupakan bagian dari hukum lalu lintas dan angkutan juga termasuk ke dalam bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifatnya yaitu memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.⁴ Akan tetapi, Pemerintah dinilai belum mampu untuk memberikan masyarakat moda transportasi umum yang memadai. Dengan keinginan dan kebutuhan masyarakat untuk menggunakan transportasi sulit untuk terealisasi, maka hal ini menyebabkan masyarakat yang dalam hal ini adalah Penumpang berusaha memilih alternatif angkutan umum lainnya yang dirasa lebih nyaman, efektif, dan efisien.

² R. Djatmiko D., 1996, *Pengetahuan Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, Bandung: Penerbit Angkasa, hlm. 112.

³ Abbas Salim, 2000, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, hlm. 45.

⁴ Soegijatna Tjakranegara, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 3.

Kemajuan dalam bidang transportasi darat khususnya roda dua adalah Go-Jek yang berada dalam naungan PT. Go-Jek Indonesia. Melihat pada *website* resmi PT. Go-Jek Indonesia, Go-Jek didefinisikan sebagai perusahaan berjiwa sosial yang bertujuan untuk memimpin revolusi industri transportasi Ojek.⁵ Maka berdasarkan definisi tersebut maka PT. Go-Jek Indonesia dapat dikatakan sebagai perusahaan angkutan umum. Pengertian Ojek menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum tuntut memboncengi penumpang ke tempat tujuannya.⁶ Dalam menjalankan usahanya, Go-Jek menjalin hubungan kemitraan dengan para pengendara Ojek. Go-Jek akhir-akhir ini banyak digemari oleh masyarakat karena dinilai memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan Ojek. Keunggulan tersebut dinilai jauh lebih efektif dan efisien, hal ini dikarenakan Go-Jek telah terintegrasikan dengan aplikasi yang terdapat dalam *Smartphone*. Berbeda dengan Go-Jek, Ojek tidak terintegrasi dengan aplikasi yang ada di *Smartphone* dan juga bergerak atas kemauan pribadi si Pengemudi.

Go-Jek selain melayani jasa angkutan orang menggunakan sepeda motor juga melayani dengan menggunakan mobil, melayani juga jasa angkutan barang menggunakan sepeda motor dan mobil barang, bahkan menyediakan jasa layanan pesan antar makanan, belanjaan dari toko-toko, obat-obatan sampai dengan layanan pembelian tiket untuk acara hiburan dan bioskop. Sehingga dapat diketahui bahwa dalam penyediaan jasa yang dilakukan Go-Jek terdapat 8 (delapan) layanan yang disediakan, yaitu:⁷

1. *Go-Ride*, untuk pelayanan angkutan orang dengan menggunakan sepeda motor.
2. *Go-Car*, untuk pelayanan angkutan orang dengan menggunakan mobil.
3. *Go-Food*, untuk pelayanan pesan antar makanan.

⁵ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/faq.php>, diakses pada 21 September 2017 pukul 19.02 WIB, Tentang Definisi Gojek.

⁶ Mohammad Zein Sutan dan J.S Badudu, 1994, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Jakarta: Intergraphic, hlm. 48.

⁷ Dikutip dari <https://driver.go-jek.com/hc/id/articles/115007596807-Jenis-Jenis-Layanan-GO-JEK>, diakses pada 15 Juni 2017 pukul 17.28 WIB, Tentang Jenis-Jenis Layanan Gojek.

4. *Go-Send*, untuk pelayanan angkutan barang menggunakan sepeda motor.
5. *Go-Box*, untuk pelayanan angkutan barang dengan dimensi besar menggunakan mobil box.
6. *Go-Mart*, untuk pelayanan pesan antar belanjaan dari berbagai macam toko yang ada di aplikasi.
7. *Go-Med*, untuk pelayanan pesan antar obat-obatan medik.
8. *Go-Tix*, untuk pelayanan *mobile-ticketing* acara hiburan dan tiket bioskop.

Dengan layanan yang disediakan oleh PT. Go-Jek Indonesia tersebut memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan yang diperlukan di tengah keadaan perkotaan yang seringkali mengalami kemacetan.

Fokus penelitian ini ada pada 2 (dua) produk layanan PT. Go-Jek Indonesia, yaitu layanan *Go-Ride* dan *Go-Send*. *Go-Ride* adalah layanan transportasi sepeda motor yang dapat mengangkut anda (Penumpang) ke berbagai tempat dengan lebih mudah dan lebih cepat.⁸ *Go-Ride* pada pelaksanaannya melayani jasa transportasi pengangkutan orang dengan batasan maksimum jarak 25km dalam kota. Adapun tata cara penggunaan layanan ini, adalah sebagai berikut:⁹

1. Pilih layanan *Go-Ride*
2. Masukkan lokasi penjemputan. Anda dapat mengubah lokasi penjemputan dengan menggerakkan pin pada peta. Anda juga dapat menambahkan catatan detail lokasi penjemputan dengan menekan simbol pensil yang ada di sebelah layar *Smartphone* anda.
3. Masukkan lokasi tujuan. Anda dapat mengubah lokasi tujuan dengan menggerakkan pin pada peta. Anda juga dapat menambahkan catatan

⁸ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/go-ride/>, diakses pada 11 Juni 2017 pukul 15.15 WIB, Tentang Definisi Produk Layanan Go-Ride.

⁹ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/faq/layanan/go-ride/#bagaimana-cara-melakukan-pemesanan-go-ride>, pada 11 Juni 2017 pukul 15.20 WIB, Tentang Bagaimana Cara Melakukan Pemesanan Go-Ride.

detil lokasi tujuan dengan menekan simbol pensil yang ada di sebelah layar *Smartphone* anda.

4. Pilih metode pembayaran.
5. Tekan "Pesan *Go-Ride*" untuk mencari *Driver*.
6. Apabila anda sudah mendapatkan *Driver*, anda dapat melihat lokasi *Driver* dan juga dapat menghubunginya via SMS maupun telepon.

Pengaturan mengenai penggunaan sepeda motor sebagai alat transportasi umum terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu dalam Pasal 47 Ayat (2), Pasal 47 Ayat (3), Pasal 138 Ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya adalah sebagai berikut:

Pasal 47 Ayat (2) :

"Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada Ayat (1) huruf a dikelompokan berdasarkan jenis:

- a. Sepeda Motor;
- b. Mobil Penumpang;
- c. Mobil Bus;
- d. Mobil Barang;
- e. Kendaraan Khusus."

Pasal 47 Ayat (3) :

"Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) huruf b, c, dan d dikelompokan berdasarkan fungsi:

- a. Kendaraan Bermotor Perseorangan;
- b. Kendaraan Bermotor Umum."

Pasal 138 Ayat (2) :

"Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum"

Berdasarkan uraian dari Pasal-Pasal di atas, sepeda motor tidak termasuk kedalam jenis Kendaraan Bermotor Umum yang berarti sepeda motor tidak diperbolehkan melakukan Jasa Angkutan Umum. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sepeda motor tidak direkomendasikan sebagai Angkutan Umum. Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat menyatakan dalam *website* resminya bahwa realitas adanya kesenjangan antara kebutuhan dan ketersediaan Jasa Angkutan Umum yang layak telah diisi oleh Ojek dan beberapa waktu terakhir oleh layanan transportasi yang terintegrasi dengan aplikasi *Smartphone* seperti Go-Jek. Layanan transportasi yang terintegrasi dengan aplikasi *Smartphone* tersebut dapat beroperasi sampai dengan transportasi umum tersedia dengan layak. Berdasarkan pernyataan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tersebut maka dapat ditarik kesimpulan, bahwa penggunaan sepeda motor sebagai alat Angkutan Umum meskipun tidak diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tetap diperbolehkan sampai dengan Pemerintah dapat menyediakan transportasi umum dengan layak, namun pengaturan mengenai hal tersebut menjadikan penggunaan sepeda motor sebagai Angkutan umum tidak memiliki dasar hukum yang pasti.

Produk layanan yang selanjutnya yaitu *Go-send* adalah produk layanan kurir instan untuk kirim barang dan/atau dokumen dengan cepat tanpa batasan jarak untuk pengiriman dalam satu area.¹⁰ Kurir instan merupakan istilah yang berasal dari kata “*Kurir*” dan “*Instan*”. menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “*Kurir*” adalah utusan yang menyampaikan sesuatu yang penting dengan cepat.¹¹ Sedangkan kata “*Instan*” biasa diartikan sebagai suatu hal yang terjadi dengan cepat. Maka dari itu, dalam hal pelayanan PT. Go-Jek Indonesia, kurir instan merupakan seorang utusan dari perusahaan yang menyampaikan suatu hal yang penting (barang dan/atau dokumen) kepada konsumen dengan cepat. Adapun tata cara penggunaan layanan ini adalah sebagai berikut:

1. Pilih layanan *Go-send* pada aplikasi yang tersedia pada *Smartphone*
2. Tentukan lokasi penjemputan dan tujuan pengantaran barang yang akan dikirim

¹⁰ Dikutip dari <https://www.go-jek.com/go-send/>, diakses pada 17 Juni 2017 pukul 21.19 WIB, Tentang Definisi Produk Layanan Go-Send.

¹¹ Dikutip dari <http://kbbi.web.id/kurir>, *Definisi Kurir*, diakses pada 17 Juni 2017 pukul 20.57 WIB, Tentang Definisi Kurir.

3. Masukan detil pengiriman dengan mengisikan informasi barang dan cantuman detil kontak, selanjutnya pilih metode pembayaran
4. Sistem aplikasi akan mencari *Driver* untuk mengantarkan barang kiriman
5. Pastikan *Driver* yang menerima barang kiriman telah sesuai dengan yang ditampilkan dalam sistem aplikasi
6. Barang dikirim

Proses pengiriman dengan menggunakan produk layanan *Go-send* merupakan pengiriman barang dan/atau dokumen dengan menggunakan sepeda motor. Hal ini dikarenakan produk layanan tersebut dapat dikatakan sebagai salah satu produk turunan dari produk lainnya, yaitu *Go-Ride*. Pada dasarnya seorang *Driver* setelah menyelesaikan pelayanan terhadap konsumen dalam produk layanan *Go-Ride* yang kemudian mendapatkan permintaan dari konsumen lain untuk mengirimkan barang dan/atau dokumen, maka secara otomatis *Driver* tersebut melaksanakan pelayanan dalam produk layanan *Go-Send*.

Dengan metode pengiriman barang dan/atau dokumen dengan menggunakan sepeda motor tentu sangat menguntungkan bagi Pengirim. Hal ini dikarenakan ditengah kemacetan dan kepadatan kendaraan dalam perkotaan membuat penggunaan sepeda motor dapat lebih cepat sampai tempat tujuan jika dibandingkan dengan kendaraan bermotor lainnya. PT. Go-Jek Indonesia telah membuat peraturan mengenai syarat barang dan/atau dokumen yang dapat diangkut menggunakan layanan *Go-Send*, yaitu :¹²

1. Dimensi 70 cm x 50 cm x 50 m
2. Bukan barang pecah belah
3. Tidak mudah hancur
4. Bukan hewan

¹² Dikutip dari <https://www.go-jek.com/faq/layanan/go-send/#bagaimana-cara-melakukan-pemesanan-go-send>, pada 24 Juni 2017 pukul 02.52 WIB, Tentang Bagaimana Cara Melakukan Pemesanan Go-Send.

5. Tidak termasuk dalam Barang Terlarang (Narkoba)

6. Berat maksimal 20kg

Layanan pengangkutan barang selain daripada *Go-Send* juga terdapat *Go-Box*. Berbeda dengan layanan *Go-Send*, *Go-Box* merupakan jenis layanan pengangkutan yang mengangkut barang dengan dimensi lebih besar. *Go-Box* dalam pelaksanaannya menggunakan kendaraan dengan bagian yang khusus untuk menyimpan barang atau biasa disebut dengan mobil box sedangkan *Go-Send* dalam pelaksanaannya menggunakan sepeda motor. Definisi sepeda motor diatur dalam Pasal 1 Angka (20) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang isinya adalah sebagai berikut :

“Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.”

Dibalik inovasi yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia serta kemudahan yang mereka tawarkan dalam produk layanan *Go-Send* memunculkan pertanyaan mengenai jenis kendaraan yang digunakan, khususnya sepeda motor. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengangkutan barang menggunakan Kendaraan Bermotor Pasal 137 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan:

“Angkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang”

Pasal tersebut tidak menjelaskan lebih lanjut apakah pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor boleh memakai kendaraan lain atau tidak. Maka berdasarkan isi Pasal tersebut tentu dapat diketahui dalam hal pengangkutan barang menggunakan kendaraan bermotor harus menggunakan mobil barang bukan menggunakan sepeda motor atau jenis kendaraan bermotor lainnya.

Berbeda dengan peraturan pelaksanaannya, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Pengangkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan khusus untuk sepeda motor, diatur dalam Pasal 10 Ayat (1), Ayat (2), dan Ayat (4) yang isinya adalah sebagai berikut:

Pasal 10 Ayat (1) :

“Angkutan barang dengan menggunakan Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a wajib menggunakan Mobil Barang.”

Pasal 10 Ayat (2) :

“Dalam hal memenuhi persyaratan teknis, Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau sepeda motor.”

Berdasarkan isi kedua Pasal tersebut, kita dapat mengetahui bahwa pengangkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor diwajibkan menggunakan mobil barang, akan tetapi dalam Ayat selanjutnya dijelaskan apabila memenuhi persyaratan teknis maka pengangkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dapat menggunakan sepeda motor. Persyaratan teknis mengenai pengangkutan barang dengan sepeda motor diatur dalam Pasal 10 Ayat (4) yang isinya adalah sebagai berikut:

“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) milimeter dari atas tempat duduk pengemudi; dan
- c. Barang muatan ditempatkan di belakang pengemudi.”

Berdasarkan uraian Pasal Peraturan Perundang-undangan yang mengatur pengangkutan barang tersebut dapat kita ketahui bahwa dalam pelaksanaannya, jenis kendaraan bermotor yang seharusnya dijadikan alat Angkut adalah mobil barang. Akan tetapi, demi memenuhi kebutuhan masyarakat pada saat ini maka

pemerintah memperluas jenis kendaraan bermotor yang dapat dijadikan alat Angkutan Barang. Di dalam penelitian ini memfokuskan pada jenis kendaraan yang digunakan sebagai alat Angkut Barang khususnya penggunaan jenis kendaraan bermotor sepeda motor. Hal ini dikarenakan dalam pelaksanaan layanan *Go-Send*, jenis Kendaraan Bermotor yang digunakan adalah Sepeda Motor.

Selanjutnya, penggunaan sepeda motor sebagai alat Angkut dalam layanan *Go-Ride* dan *Go-Send* tentu harus memperhatikan beberapa faktor demi terjaganya keselamatan barang yang diangkut dan pengemudi. Salah satu faktor penting yang harus dipertimbangkan dalam hal ini adalah Beban Angkut Maksimal yang dapat diangkut oleh sepeda motor yang digunakan, sepeda motor rata-rata memiliki kemampuan Daya Angkut Beban antara 100-175kg.¹³ Jenis sepeda motor yang banyak digunakan oleh *Driver* Go-Jek adalah sepeda motor tipe Skuter dengan transmisi matik atau biasa disebut Skuter Matik (skutik). Pengaturan mengenai daya angkut beban hanya terdapat pada Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor yang didapat bersamaan pada saat pembelian sepeda motor. Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor tersebut berisi berbagai macam informasi mengenai sepeda motor tersebut, yang isinya antara lain adalah sebagai berikut:

1. Informasi fitur
2. Informasi spesifikasi kendaraan
3. Informasi keselamatan
4. Teknis pengaturan fitur sepeda motor
5. Informasi *spare parts*

Daya angkut beban tersebut tergantung pada ukuran skutik yang digunakan, ukuran skutik yang biasa digunakan adalah skutik dengan ukuran kecil

¹³ Dikutip dari <http://www.viva.co.id/otomotif/tips-dan-trik/864676-komponen-motor-yang-mudah-rusak-sering-bawa-beban-berat>, diakses pada 24 Juni 2017 pukul 03.21 WIB, Tentang Komponen Motor yang Mudah Rusak Apabila Membawa Beban Berat.

sampai dengan ukuran sedang. Berikut adalah data spesifikasi beban maksimum dari sepeda motor jenis skutik yang banyak digunakan oleh *Driver* Go-Jek, yaitu:

| SEPEDA MOTOR | BEBAN ANGKUT MAKSIMUM |
|---------------------------|----------------------------------|
| Honda Scoopy PGM-Fi | 117 Kg |
| Honda Vario Techno PGM-Fi | 122 Kg |
| Honda Beat PGM-Fi | 122 Kg |
| Honda Beat POP PGM-Fi | 122 Kg |
| Yamaha Fino | 150 Kg |
| Yamaha Mio | 150 Kg |

*Tabel 1.*¹⁴

Beban Angkut Maksimum yang dapat ditanggung oleh sepeda motor tersebut merupakan akumulasi dari beban Pengemudi dan beban dari Penumpang dan/atau barang yang diangkut oleh sepeda motor. Beban Angkut tersebut berpengaruh penting terhadap keselamatan Pengemudi, Penumpang, serta barang yang dibawa dalam perjalanan menuju tempat tujuan. Salah satu bagian yang dipengaruhi oleh daya angkut tersebut antara lain:

1. Kekuatan rangka (*Chasis*)
2. Pengereman
3. Konsumsi bahan bakar
4. Pengendalian kemudi

Kemudian, muncul permasalahan dalam pelaksanaan kedua produk tersebut. Permasalahan ini timbul dari beban yang diangkut baik beban *Driver*, beban Penumpang maupun beban barang. Pelaksanaan produk layanan *Go-Ride*. Mengacu pada Peraturan Perundang-undangan yang ada, pengangkutan orang dalam konteks angkutan umum penumpang pada dasarnya tidak diperbolehkan

¹⁴ Dikutip dari Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dari masing-masing produsen sepeda motor.

menggunakan sepeda motor. Akan tetapi, demi memenuhi kebutuhan masyarakat akan moda transportasi yang efektif dan efisien maka Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memperbolehkan meskipun tidak merekomendasikan penggunaan sepeda motor sebagai angkutan umum Penumpang. Berdasarkan pernyataan tersebut maka produk layanan *Go-Ride* dapat berjalan. Tetapi, dalam pelaksanaan produk layanan tersebut memunculkan permasalahan mengenai beban angkut maksimum yang dapat ditanggung oleh sepeda motor. Variasi berat badan Penumpang dan *Driver* menjadi perhatian utama di dalam penulisan ini. Hal ini dikarenakan apabila *Driver* dengan berat badan 75kg mengangkut Penumpang dengan berat badan 75kg juga, yang bila dijumlahkan maka menjadi 150kg tentu akan melampaui beberapa batasan beban angkut maksimum jenis sepeda motor tertentu, seperti Honda Scoopy, Honda Vario Techno yang hanya memiliki Beban Angkut Maksimum 100kg-122kg. Berbeda halnya apabila *Driver* tersebut menggunakan sepeda motor jenis Yamaha Mio yang memiliki beban angkut maksimum 150kg.

Pelaksanaan produk layanan kurir instan *Go-Send*. Melihat dari konteks pengangkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor maka dapat diketahui bahwa pelaksanaan produk layanan tersebut mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah tersebut mengatur sebatas dimensi dari barang dan penempatan barang tersebut akan tetapi, tidak mengatur mengenai batasan dari beban yang diangkut dengan menggunakan sepeda motor. Melihat adanya kekosongan mengenai pengaturan batasan beban angkut tersebut, PT. Go-Jek Indonesia kemudian membuat persyaratan tentang kriteria dari barang yang dapat diangkut. Peraturan tersebut mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dengan menambahkan batas maksimum dari beban yang dapat diangkut jika akan menggunakan produk layanan kurir instan *Go-Send*. Meskipun PT. Go-Jek Indonesia dalam persyaratannya mengatur lebih spesifik sampai dengan batas beban yang dapat diangkut, tetapi persyaratan tersebut dapat memungkinkan melampaui batas maksimum beban yang dapat diangkut berdasarkan Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor yang dikeluarkan oleh Produsen sepeda motor.

Seperti contoh, apabila dalam pelaksanaannya *Driver* tersebut memiliki berat badan 97kg dan membawa tas dengan beban 3kg kemudian menggunakan sepeda motor jenis Honda Scoopy PGM-Fi dan mengangkut barang dengan beban 20kg. Jika dijumlahkan maka total keseluruhan dari beban yang diangkut oleh sepeda motor tersebut adalah 120kg, tentu saja beban tersebut melebihi dari batasan beban angkut maksimum yang dapat ditanggung oleh sepeda motor tersebut. Berbeda jika *Driver* menggunakan sepeda motor jenis Honda Vario Techno yang memiliki beban angkut maksimum 122kg, maka batasan beban angkut maksimum tersebut tidak terlanggar.

Kemudian mengenai kedudukan Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dalam pelaksanaan pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia. Bila melihat pelaksanaan pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia, pengangkutan tersebut mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, seperti yang kita ketahui pada penjelasan sebelumnya bahwa Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor merupakan salah satu buku yang memuat informasi penting dalam penggunaan sepeda motor tersebut. Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor isinya antara lain menjelaskan mengenai beban angkut maksimum. Akan tetapi, aturan mengenai beban angkut maksimum tersebut dalam Peraturan Pemerintah maupun Peraturan PT. Go-Jek Indonesia terkesan tersingkirkan. Hal ini menjadikan Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor yang dikeluarkan oleh Produsen sepeda motor tidak memiliki kedudukan yang pasti dalam pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia.

Selanjutnya, dalam pelaksanaan produk layanan kurir instan *Go-Send* beban dan dimensi serta penempatan barang telah diatur dalam Peraturan Perundang-undangan yang ada serta didukung dengan Peraturan yang dikeluarkan oleh PT. Go-Jek Indonesia itu sendiri. Kemudian dalam produk layanan *Go-Ride*, pengaturan mengenai beban angkut maksimum tidak diatur secara jelas baik itu dalam Peraturan Perundang-undangan maupun peraturan PT. Go-Jek Indonesia. Meskipun begitu, dalam pelaksanaan produk layanan kurir instan *Go-Send* tetap terbuka kemungkinan adanya pelanggaran atas aturan yang ada di dalam Buku

Pedoman Pemilik Sepeda Motor, hal ini berlaku juga pada produk layanan *Go-Ride*. Dalam produk layanan *Go-Ride* tidak ada standar yang mengharuskan PT. Go-Jek Indonesia serta para *Driver* untuk mengetahui atau melakukan penimbangan berat. Hal ini tentu saja dapat menimbulkan permasalahan dikemudian hari mengenai siapa dan bagaimana bentuk pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami para pihak, khususnya penumpang sebagai konsumen pemakai jasa.

Berdasarkan uraian latar belakang dan permasalahan di atas, maka menarik untuk dikaji aspek hukum pengangkutan yang timbul dari keberadaan Go-Jek ini, untuk itu perlu dilakukan penelitian yang lebih mendalam dengan bentuk laporan ilmiah.

1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian di atas, maka permasalahan tersebut dirumuskan kedalam bentuk rumusan masalah, sebagai berikut:

1. Ketentuan Peraturan Perundang-undangan apa yang berlaku berkaitan dengan beban angkut sepeda motor dalam kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia?
2. Bagaimana daya mengikat dari Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dalam kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh Go-Jek?
3. Bagaimana pertanggungjawaban pengangkutan apabila dalam pelaksanaan produk layanan *Go-Ride* dan *Go-Send* berdasarkan syarat dan ketentuan yang dikeluarkan oleh PT. Go-Jek Indonesia serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan telah terpenuhi, tetapi orang dan/atau barang yang diangkut melebihi batasan beban maksimum daya angkut sepeda motor yang ditetapkan dalam Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk menjawab ketentuan Peraturan Perundang-undangan mana yang diberlakukan berkaitan dengan beban angkut sepeda motor dalam kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia.
2. Untuk menjawab daya mengikat dari Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dalam kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh Go-Jek.
3. Untuk menjawab mengenai bentuk pertanggung jawaban para pihak apabila terjadi kecelakaan dan menyebabkan kerugian pada *Driver*, Penumpang dan/atau barang yang diangkut akibat beban yang diangkut baik itu beban Penumpang dan/atau barang tersebut melebihi batasan maksimum beban yang dapat diangkut oleh Sepeda Motor yang digunakan.

1.4. Metode Penelitian

Untuk meneliti permasalahan hukum yang di kaji, metode yang digunakan adalah metode penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.¹⁵ Metode ini dipilih karena hal-hal yang akan diteliti berkaitan dengan peraturan perundang-undangan.

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa cara pendekatan, dengan menggunakan pendekatan yuridis normatif mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai permasalahan hukum yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya.¹⁶ Maka dari itu, penelitian dengan metode yuridis normatif menjadi metode penelitian yang tepat untuk digunakan, hal ini dikarenakan penelitian ini membahas beberapa aturan-aturan tertulis dalam Peraturan Perundang-undangan, dengan memperhatikan beberapa peraturan dalam bentuk keputusan lainnya yang berkaitan. Bahan hukum yang digunakan antara lain :

¹⁵ Johnny Ibrahim, 2013, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang: Bayumedia Publishing, hlm. 295.

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, 2014, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Jakarta: Pranada Media Group, hlm. 133.

1. Bahan hukum primer, yakni bahan hukum yang sifatnya mengikat, mencakup Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
2. Bahan hukum sekunder, yakni bahan hukum yang memberikan pemahaman lebih lanjut mengenai bahan-bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder terdiri dari buku-buku teks yang ditulis oleh para ahli hukum yang berpengaruh, jurnal-jurnal terkait, makalah ilmiah, artikel, dan berita.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau pemahaman terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier terdiri dari kamus hukum, *encyclopedia*, dan lain-lain.

Dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif serta dukungan dari berbagai bahan hukum di atas, maka penelitian ini menggunakan bentuk analisis deskriptif. Dengan cara analisis deskriptif ini maka diperlukan pendekatan terhadap penelitian yang dilakukan. Penelitian yang dimaksud adalah pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan. Pendekatan ini lebih menekankan pada penelaahan yang lebih mendalam atas ketentuan-ketentuan tertulis yang terdapat di dalam sebuah peraturan perundang-undangan.¹⁷

1.5. Sistematika Penulisan

Di dalam penulisan hukum ini akan dibagi ke dalam 5 (lima) bab. Antara bab I (satu) dengan yang lainnya merupakan kesatuan yang utuh dan saling berkaitan. Isi dari masing-masing bab adalah sebagai berikut:

Bab I menguraikan latar belakang dipilihnya judul skripsi ini, identifikasi permasalahan, tujuan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penelitian.

¹⁷ *Ibid*, hlm. 142.

Bab II membahas teori tentang hukum pengangkutan dan angkutan umum yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia dalam pengangkutan pada produk layanan *Go-Ride* dan *Go-Send* dari literatur yang terkait.

Bab III membahas mengenai daya mengikat dari Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor sebagai sebuah buku pedoman dalam kegiatan pengangkutan yang dilakukan oleh PT. Go-Jek Indonesia.

Bab IV membahas mengenai keberlakuan Buku Pedoman Pemilik Sepeda Motor dalam kegiatan pengangkutan.

Bab V memuat penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran terhadap permasalahan yang dibahas.