

TANGGUNG JAWAB PIDANA MITRA APLIKASI JASA PENGANTARAN BERBASIS APLIKASI (OJEK *ONLINE*) TERHADAP KELALAIAN YANG MENGAKIBATKAN KECELAKAAN

Oleh
Dirga Agung, Andi Dewi Pratiwi

Dosen Fakultas Hukum
Universitas Atma Jaya Makassar
Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Politik
Universitas Sulawesi Barat

Email : Dirlen_alexander@yahoo.com

Abstrak

Layanan jasa pengantaran berbasis aplikasi (ojek *online*) memberikan efek positif dan negatif bagi negara, sisi negatifnya adalah banyaknya oknum mitra driver yang menggunakan aplikasi sambil berkendara yang membahayakan orang lain dan dirinya sendiri. Tindakan penggunaan perangkat komunikasi dalam berkendara adalah merupakan pelanggaran hukum yang bisa dijatuhi sanksi pidana, akan tetapi apakah sanksinya mendasarkan kepada ojek *online* sebagai pribadi atau perusahaan transportasi. Bagaimana kemudian pertanggung jawaban pidana driver mitra ojek *online* apabila akibat kelalaiannya terjadi kecelakaan. Apabila merujuk kepada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ maka tindakan berkendara yang mengancam keselamatan orang lain dan dirinya sendiri maupun tindakan tersebut mengakibatkan kecelakaan pribadi atau melibakan orang lain akan tetap dijatuhi sanksi pidana hanya saja berat ringan sanksi pidananya tergantung kepada tingkat akibat tindakannya.

Kata Kunci : Pertanggungjawaban Pidana, Kelalaian, Ojek *Online*

A. Latar Belakang

Layanan jasa pengantaran berbasis aplikasi atau yang lebih kita kenal sebagai ojek *online* dewasa ini semakin banyak dan penggunaannya oleh masyarakat semakin massif. Masyarakat sebagai konsumen pengguna ojek *online* sudah menjadi suatu kebutuhan dalam hal bepergian baik itu ke tempat kerja, ke sekolah dan lain-lain. Ada dua pemain besar ojek *online* yaitu Gojek dan Grab, Gojek sendiri berpanduan dari website resmi Go-jek, kata Gojek didefinisikan sebagai kata berjiwa social yang memimpin revolusi industry transportasi Ojek.¹

Ojek Menurut J.S. Badudu dan Sulta Muhammad Zain dalam kamus Umum Bahasa Indonesia adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat tujuannya.² Menjamurnya ojek *online* di satu sisi memberikan opsi transportasi kepada masyarakat meskipun sampai dengan tulisan ini dibuat ojek *online* masih belum diakui oleh pemerintah sebagai alat transportasi yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disebut sebagai UU LLAJ).

Ojek *online* bagi pemerintah bagaikan pisau bermata dua dimana di satu sisi dengan hadirnya aplikasi ojek *online* mampu mengurangi jumlah pengangguran karena menyerap banyak tenaga kerja akan tetapi di sisi pemerintah dilema apakah akan melegalkan motor sebagai alat transportasi meskipun tidak memenuhi syarat terutama aspek keamanan dan kenyamanan sebagai alat transportasi.

Dengan menjamurnya driver ojek *online* di jalanan menimbulkan beberapa problematika tersendiri yaitu; kemacetan, dan sembrawutnya lalu lintas, hal ini disebabkan karena masih banyaknya oknum driver ojek *online* yang dalam beroperasi sambil menggunakan aplikasi sehingga membahayakan orang lain dan juga dirinya sendiri. Salah satu contoh pelanggaran yang dilakukan oleh oknum driver seperti tindakan melawan arah demi memotong durasi, berkendara sambil menggunakan perangkat

¹ Andika Wijaya, Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan *Online*, Sinar Grafika, Jakarta, 2016. Hal. 1

² J.S. Badudu dan Sultan Mohamad, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pustaka Sinar harapan, Jakarta. 1994. Hal. 48

telekomunikasi. Hal tersebut sangat berbahaya akan tetapi demi mengejar poin para oknum mitra driver aplikasi ojek *online* tetap melakukan hal tersebut dengan mengesampingkan resiko yang bias terjadi karena tindakannya tersebut.

Tindakan para driver ojek *online* nakal yang melanggar aturan lalu lintas tidak jarang menimbulkan kecelakaan di jalan raya, padahal di dalam perjanjian antara mitra aplikasi (driver) dengan aplikator telah diatur mengenai tata tertib yang harus diperhatikan oleh para mitra salah satunya adalah wajib untuk mematuhi peraturan lalu lintas dan berkendara dengan aman dan di dalam perjanjian elektronik tersebut diatur bahwa mitra yang melanggar dapat dijatuhi sanksi baik sanksi administrative sampai dengan pemutusan perjanjian atau yang lebih dikenal sebagai putus mitra.

Tindakan driver ojek *online* bias saja menimbulkan problematika hukum ketika di dalam melakukan pengantaran penumpang terjadi kecelakaan baik itu kecelakaan karena kelalaian ataupun karena hal lain. Apabila kemudian terjadi kecelakaan karena kelalaian di dalam melakukan pekerjaan yang kemudian mengakibatkan luka terhadap penumpang maka tindakan para driver bisa saja dituntut secara perdata dan tentunya secara pidana.

Karena ojek *online* sampai saat ini belum diakui sebagai transportasi umum sehingga kemudian muncul pertanyaan apakah kemudian layanan transportasi berbasis aplikasi tunduk kepada ketentuan yang tertera di dalam UU LLAJ. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat yang dikeluarkan oleh pemerintah masih tetap belum mengakui motor sebagai transportasi umum sehingga kemudian apabila terjadi kelalaian pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan apakah pengemudi tersebut lalai sebagai pengemudi transportasi umum ataukah kelalaian tersebut merupakan kelalaian pribadi sebagai pengendara umum.

B. Rumusan Masalah

Berangkat dari latar belakang yang telah diuraikan sebelumnya, penulis membahas penelitian dengan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tanggung jawab pidana driver mitra aplikasi jasa pengantaran berbasis aplikasi (ojek *online*) terhadap kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan ?

C. Metode Penelitian

Di dalam penelitian ini digunakan metode penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Penelitian ini dilakukan dengan melakukan analisis terhadap pertanggungjawaban pidana oleh driver mitra aplikasi jasa pengantaran berbasis aplikasi atau yang lebih dikenal dengan ojek *online* yang berfokus terhadap ojek motor terhadap kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan.

D. Pembahasan

1. kelalaian pengemudi ojek *online* yang dapat menimbulkan pertanggungjawaban pidana

Sebagai sarana transportasi yang memberikan alternatif bagi masyarakat akan banyaknya keuntungan atas penggunaannya, dimana keuntungan ini tidak hanya bagi para costumer yang membandingkan aplikasi ojek *online* tetapi juga agar tercipta pasar yang bersaing sehingga meningkatkan kualitas pelayanan yang akan berimplikasi langsung kepada kompetitifnya pasar.

Tindak pidana tidak selamanya dilakukan atas dasar kesengajaan akan tetapi juga terjadi dikarenakan oleh kelalaian atau yang di dalam hukum pidana disebut sebagai culpa. Kelalaian yang kemudian menjadi suatu perbuatan pidana terjadi bukan dimaksudkan adanya keinginan atau tujuan untuk melakukan tindak pidana akan tetapi dikarenakan suatu ketidaksengajaan sehingga menjadi lalai atas suatu hal yang mengakibatkan suatu tindak pidana. Kelalaian dan kesengajaan adalah suatu hal yang sangat berbeda dari segi maksud dan tujuan dimana

menurut Wirjono Prodjodikoro³ menyebutkan bahwa kesengajaan itu mengenai 3 hal yang memenuhi unsur tindak pidana yaitu :

- a. perbuatan yang dilarang;
- b. akibat yang menjadi pokok alasan diadakan larangan itu;
- c. bahwa perbuatan itu melanggar hukum.

Layanan jasa pengantaran berbasis aplikasi (ojek *online*) sebenarnya terbagi atas dua jenis mitra (driver) yang dikategorikan berdasarkan kendaraan yakni driver ojek *online* yang beroperasi menggunakan sepeda motor dan mitra driver aplikasi yang beroperasi menggunakan mobil atau yang lebih populer dengan istilah taksi *online*. Antara taksi *online* dan ojek *online* merupakan dua jenis pelayanan jasa yang di sediakan oleh aplikator, dimana di Indonesia ada beberapa pemain besar yakni PT Karya Anak Bangsa yang menaungi Gojek dan PT Grab Indonesia yang menaungi Grab.

Di dalam tulisan ini penulis fokus dalam pembahasan ojek *online* mitra driver yang beroperasi menggunakan sepeda motor. Perilaku banyak oknum driver mitra aplikasi yang membahayakan diri sendiri dan orang lain dalam berkendara seperti menggunakan perangkat telekomunikasi dalam berkendara.

Salah satu aplikator penyedia layanan jasa pengantaran berbasis aplikasi Gojek Indonesia di dalam kontrak driver mencantumkan ketentuan di dalam kode etik dan kewajiban mitra bahwa dalam menyediakan jasa melalui Aplikasi Go-jek, mitra setuju untuk mematuhi kode etik yang ditetapkan oleh gojek ataupun AKAB sebagai berikut :⁴

- a.) mitra wajib untuk mematuhi setiap peraturan lalu lintas, Undang-Undang dan peraturan hukum yang berlaku;
- b.) Mitra dilarang minum minuman keras, mabuk, madat, memakai narkoba ataupun berada dalam keadaan dimana Mitra tidak mempunyai kesadaran penuh [L]; [SEP];
- c.) Mitra dilarang melakukan perbuatan asusila, penganiayaan, penghinaan, penipuan atau pengancaman pihak ketiga baik Konsumen, mitra kerja lainnya ataupun pihak ketiga lainnya [L]; [SEP];
- d.) Mitra dilarang membujuk mitra kerja lain melakukan tindakan yang dapat diancam hukuman pidana; [L]; [SEP];

³ Amir Ilyas, Asas-asas Hukum Pidana, Rangkang Education, Yogyakarta. 2012 hal. 78

⁴ diakses dari website Gojek Indonesia <https://www.gojek.com/app/driver-contract/> tanggal 5 Desember 2019

- e.) Mitra dilarang, baik dengan sengaja atau karena kelalaiannya, melakukan perbuatan atau membiarkan diri sendiri, Konsumen, dan/atau mitra kerja lainnya berada dalam keadaan yang dapat menimbulkan bahaya ke masing-masing pihak^[1];
- f.) Mitra dilarang melakukan setiap tindakan yang dilarang oleh hukum ataupun dapat dianggap sebagai pelanggaran hukum yang berlaku;

Kompetitor Go-jek yaitu Grab Indonesia sebagai salah satu pemain besar dalam aplikasi jasa pengantara berbasis aplikasi atau ojek *online* juga mengharuskan mitra drivernya untuk mematuhi kode etik yang dituangkan dalam perjanjian kemitraannya, isi kode etik grab yaitu :⁵

- a.) Driver harus mematuhi semua peraturan lalu lintas, peraturan, aturan, kebijakan dan pedoman serta Kode Etik ini dan pedoman lebih lanjut yang mungkin dikeluarkan oleh Grab dari waktu ke waktu.
- b.) Driver setuju untuk tidak terlibat dalam aktivitas apapun yang dapat mengganggu atau menurunkan reputasi Grab dan / atau menyebabkan gangguan untuk operasi Grab atau bersekongkol dengan driver lain atau pihak ketiga dengan maksud untuk melakukan tindakan tersebut di atas.
- c.) Grab mempertahankan kebijakan tanpa toleransi mengenai semua pelanggaran dan dapat mengakibatkan suspensi atau penghentian akses pengguna ke aplikasi Grab
- d.) Grab melakukan yang terbaik untuk membawa pengemudi lebih banyak pekerjaan. Oleh karena itu, kita perlu dukungan pengemudi untuk pekerjaan Kode Promosi. Harap menghormati semua pekerjaan Kode Promosi setelah menerima konfirmasi. Dalam hal driver tidak yakin, silakan cek dengan tim layanan pelanggan kami untuk klarifikasi.
- e.) Driver dilarang keras terhadap melakukan setiap tindakan dengan maksud untuk curang atau menipu apakah atau tidak melalui salah 'Promo Code' yang dapat menyebabkan Grab menderita kerugian.
- f.) Driver dilarang mengambil bagian dalam demonstrasi ilegal terhadap Grab, menjadi anggota asosiasi terdaftar, menghasut driver lain untuk tidak menggunakan aplikasi Grab, boikot atau mengancam untuk memboikot aplikasi Grab atau tindakan lain yang dapat ditafsirkan untuk melawan kepentingan Grab.

Hubungan hukum yang membingkai kerjasama antara driver dengan aplikator adalah hubungan kerjasama yang lahir dari perjanjian sehingga kemudian hubungan kerjanya disebut sebagai hubungan kemitraan dengan landasan perjanjiannya harus memenuhi syarat sah suatu perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-

⁵ diakses dari website Grab Indonesia <https://www.grab.com/id/codeofconduct/>
Tanggal % Desember 2019

Undang Hukum Perdata. Perjanjian yang kemudian disepakati menjadi aturan-aturan bertingkah laku yang sifatnya mengikat para pihak yang membuatnya karena sebagaimana ketentuan Pasal 1338 KUH Perdata disebutkan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku layaknya undang-undang bagi para pihak yang membuatnya, sehingga klausul-klausul yang tertuang di dalam perjanjian harus ditaati. Di dalam perjanjian diatur mengenai kode etik yang telah disebutkan sebelumnya bahwa pada dasarnya driver diwajibkan untuk mematuhi segala peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk dengan peraturan berlalu lintas. Selain pihak-pihak yang terikat langsung terikat dalam perjanjian jasa pengantaran atau pengangkutan, ada juga pihak-pihak yang tidak secara langsung terikat dalam perjanjian pengangkutan yaitu pihak ketiga yaitu pihak yang tidak turut langsung mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pihak pengangkut atau dengan kata lain di luar perjanjian namun apabila terjadi sesuatu hal dari pengangkutan dan mengenai pihak ini maka pihak ini dapat menuntut ganti rugi kepada pengangkut.⁶

Mitra driver di dalam beroperasi atau menjalankan aplikasi sangat tergantung dengan perangkat telekomunikasi dalam hal ini handphone android atau ios, yang mendukung penggunaan aplikasi dari aplikator layanan pengantaran berbasis aplikasi untuk digunakan mendapatkan penumpang atau jasa pengantaran barang atau makanan yang disediakan aplikator. Salah satu aplikasi yang tambahan yang sangat dibutuhkan oleh mitra driver adalah adanya aplikasi peta yang digunakan untuk mencari lokasi dan biasanya aplikasi peta terhubung dengan aplikasi ojek *online*. Adanya aplikasi peta yang terhubung dengan aplikasi ojek *online* memberikan efek positif bagi penyedia dan pengguna layanan ojek *online* sehingga dapat bertemu dengan waktu yang tidak terlalu lama karena akurasi lokasi yang sudah sangat baik. Akibat kebutuhan penggunaan aplikasi peta, tidak hanya terdapat hal yang positif akan tetapi juga hal negatif karena tidak jarang mitra driver

⁶ Elfrida Gultom, Hukum Pengangkutan Darat, Literata Lintas Dunia, Jakarta. 2009, Hal. 20

menggunakan aplikasi peta sambil berkendara padahal hal ini sangat berbahaya karena bisa mengakibatkan kecelakaan.

Penggunaan aplikasi peta di dalam menjalankan aplikasi ojek *online* pada dasarnya tidaklah dilarang sepanjang penggunaannya tidak dilakukan pada saat mengemudikan kendaraan. Di dalam ketentuan Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang LLAJ disebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Di dalam ketentuan Pasal 106 tidak hanya mengenai penggunaan aplikasi peta bagi driver ojek *online* akan tetapi secara umum pengemudi yang mengendarai kendaraan sambil merokok, memakai aplikasi GPS saat berkendara dan tindakan-tindakan lain yang bisa mengganggu konsentrasi berkendara, karena di dalam peraturan tersebut pengemudi saat berkendara harus konsentrasi dalam hal dengan ojek *online* adalah maksudnya tidak menggunakan gawai saat berkendara.

Penggunaan perangkat telekomunikasi di dalam berkendara bagi driver mitra ojek *online* adalah dibolehkan sepanjang tidak digunakan sambil berkendara, sehingga diharapkan para pengemudi mitra ojek *online* menerima order dan mencari lokasi dengan menggunakan aplikasi peta dengan menepi terlebih dahulu sebelum melanjutkan perjalanan agar menciptakan lalu lintas yang lebih tertib dan memberikan rasa aman kepada orang lain dan diri sendiri.

Apabila dikategorikan jenis pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh mitra driver dapat dikelompokkan menjadi 3 jenis pelanggaran yaitu :

- a.) Keamanan, Pelanggaran ini bersifat mengancam keselamatan mitra dan pelanggan aplikasi. Seperti melanggar lalu lintas, mengganggu privasi pelanggan dan melakukan tindakan kriminal. Sanksi yang diberikan cukup beragam, tergantung beratnya pelanggaran yang dilakukan oleh seorang driver. Contohnya : melanggar lalu lintas atau berkendara ugal-ugalan, tentu server atau penyedia aplikasi tidak akan tahu kinerja drivernya secara langsung, namun penyedia akan tahu dari laporan yang diterima dari aplikasi customer yang merasa kecewa dengan pelayanan mitra aplikasi;
- b.) Kecurangan Driver, Segala bentuk kecurangan driver dengan memanipulasi orderan untuk memperkaya diri. Misalnya

melakukan order fiktif, meminta pembayaran lebih dan menggunakan aplikasi tambahan yang dilarang oleh penyedia aplikasi;

- c.) Pelayanan kepada konsumen yang tidak sesuai standar, Pelanggaran ini bersifat tentang pelayanan driver yang buruk sehingga pelanggan merasa kecewa dan memberi penilaian buruk pada driver (report dari *customer*). contohnya sikap driver yang kurang sopan, berbicara kasar, mengancam dan lain sebagainya.
2. bentuk pertanggung jawaban pidana driver ojek *online* atas cacat penumpang yang disebabkan kelalaian driver

Pengemudi ojek *online* (driver) pada dasarnya dapat dituntut secara pidana apabila ia secara pribadi melakukan tindak pidana yang diatur di dalam ketentuan peraturan perundang-undangan. Tindakan pidana yang dilakukan atas kesengajaan ataupun karena ketidaksengajaan merupakan bentuk pertanggungjawaban pidana seseorang secara pribadi karena tindakannya. Sehingga apabila seorang driver melakukan suatu tindakan yang sifatnya melawan hukum maka secara langsung ia mempunyai tanggung jawab untuk menerima konsekuensi atas tindakannya.



Seperti yang telah diuraikan sebelumnya bahwa driver ojek *online* yang berkendara dengan menggunakan perangkat komunikasi yang kemudian mengakibatkan terjadinya kecelakaan, dapat dimintai pertanggungjawaban secara pidana atas suatu kelalaian yang mengakibatkan kecelakaan. Kecelakaan yang mengakibatkan penumpang mengalami luka telah diatur di dalam ketentuan Pasal 229 Undang-Undang LLAJ yang menggolongkan akibat kecelakaan yaitu :

- a.) kecelakaan lalu lintas yang sifatnya ringan, kategori ringan disini adalah suatu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang;
- b.) kecelakaan lalu lintas yang sifatnya sedang, kategori sedang maksudnya suatu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang. Yang dimaksud dengan "luka ringan" adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat
- c.) kecelakaan lalu lintas berat, diklasifikasikan sebagai kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia.

Terkait dengan klasifikasi kecelakaan yang mengakibatkan luka berat kemudian diatur dalam Pasal 29 Ayat 4 Undang-Undang LLAJ yang menyebutkan suatu kecelakaan dapat dikategorikan sebagai kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat yaitu :

- 1.) jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut;
- 2.) tidak mampu terus menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan;
- 3.) kehilangan salah satu pancaindra;
- 4.) menderita cacat berat atau lumpuh;
- 5.) terganggu daya pikir selama 4 minggu lebih;
- 6.) gugur atau matinya kandungan seorang perempuan;
- 7.) luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 hari.

Pertanggungjawaban pidana driver ojek *online* dikategorikan jenis akibat dari kelalaiannya terhadap sanksi pidana yang akan dijatuhkan. Tindakan-tindakan driver ojek *online* yang karena kelalaiannya tetap harus dipertanggungjawabkan sebagai bentuk konsekuensi pidana, berdasarkan ketentuan Pasal 310 ayat (2) Undang-Undang LLAJ menyebutkan bahwa “ setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan kendaan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat 3, dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000, (dua juta rupiah)”.

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa tindakan driver ojek *online* yang mengendarai kendaraan sambil menggunakan perangkat komunikasi adalah hal yang berbahaya dan melanggar hukum sebagaimana diatur dalam ketentuan Undang-Undang LLAJ, tindakan menggunakan perangkat telekomunikasi sambil mengemudi pada dasarnya mengakibatkan kecelakaan atau tidak tetap harus mendapatkan sanksi pidana karena hal ini telah diatur di dalam ketentuan Undang-Undang, sehingga tindakan tersebut tetap akan dikenai sanksi pidana meskipun tidak mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

Pemberian sanksi pidana terhadap tindakan-tindakan yang dilakukan secara melawan hukum baik itu yang merugikan orang lain ataupun hanya berupa potensi bahaya kepada orang lain adalah

ditujukan agar terjadinya perlindungan kepada para pengguna jalan agar terjadi ketertiban. Penegakan hukum bukanlah ditujukan untuk mencari kesalahan dalam hal ini para pengguna jalan raya, sehingga angka kecelakaan lalu lintas dapat diminimalisir. Pengeragaan hukum (Law enforcement) merupakan program yang dilaksanakan bukan hanya pada saat dilakukan operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan juga pada tempat dan waktu rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analisis lalu lintas lingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.⁷

Sanksi pidana terhadap kelalaian driver ojek *online* yang mengakibatkan kecelakaan dapat berupa penggantian kerugian, hal ini dapat kita lihat dari ketentuan Pasal 236 Undang-Undang LLAJ dimana di dalam ketentuan tersebut mengatur bahwa pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Pada dasarnya ketentuan mengenai ganti rugi tidak selalu melalui putusan pengadilan akan tetapi dapat dilakukan diluar pengadilan dalam hal terjadi upaya damai di antara para pihak. Ganti rugi dalam hal upaya damai dalam hal terjadi kerugian materi yang diderita orang lain atas kelalaian yang mengakibatkan kerugian, sedangkan dalam hal kecelakaan atas kelalaian yang terjadi menhakitkan korban jiwa tidak cukup hanya pertanggungjawaban pidana dengan ganti rugi.

Pengaturan mengenai sanksi pidana terhadap kelalaian mitra driver yang mengakibatkan kecelakaan dapat ditemukan dalam ketentuan Pasal 310 Ayat (1) Undang-Undang LLAJ bahwa "setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya menhgakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama enam bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000. (satu juta rupiah)".

⁷ Achmad Ali, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 1998. Hal. 19

Apabila driver melakukan tindakan dengan sengaja maka berdasarkan ketentuan Pasal 311 ayat (2) Undang-Undang LLAJ bahwa “ dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan kerusakan kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama dua tahun atau denda paling banyak Rp. 4.000.000. (empat juta rupiah)”.

Ketentuan di dalam Pasal 310 Ayat 1) dan Pasal 311 Ayat (2) dikenakan kepada pribadi yang mengendarai kendaraan bermotor yang lalai kemudian membahayakan orang lain, sedangkan untuk perudahaan angkutan umum menurut Pasal 188 Undang-Undang LLAJ diwajibkan untuk mengganti kerugian yang diderita penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan umum dan lebih lanjut di dalam Pasal 191 disebutkan bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggara angkutan, dengan sanksi terhadap perusahaan angkutan umum di dalam Pasal 199 Undang-Undang LLAJ ayat (1) disebut angkutan umum dapat diberikan sanksi berupa :peringatan tertulis, denda administrative, pembekuan izin, dan atau pencabutan izin.

Perusahaan penyedia layanan pengantaran berbasis aplikasi (ojek *online*) seperti disebutkan sebelumnya bahwa sampai dengan tulisan ini dibuat merupakan perusahaan yang menjalankan kegiatan dengan aplikasi bekerjasama dengan mitra driver dalam menjalankan usahanya dengan status mitra antara perusahaan dan pengemudi dan bukan merupakan hubungan kerja antara pengusaha dan pegawai. Status hubungan kerja antara mitra driver dengan perusahaan aplikator menyebabkan penerapan Pasal 188,191,199 Undang-Undang LLAJ tidaklah relevan karena bukan merupakan perusahaan angkutan umum yang diatur dalam Undang_Undang LLAJ.

Mitra aplikasi yang melanggar perjanjian akan dikenakan sanksi yang sesuai dengan jenis pelanggarannya mulai dari sanksi teguran sampai dengan pemutusan hubungan kemitraan (putus mitra). Tidak

hanya berakhir sampai dengan pemutusan hubungan kemitraan, akan tetapi juga apabila tindakan mitra driver tersebut merupakan tindak pidana maka akan dimintai pertanggungjawaban secara pidana sesuai dengan tingkat pelanggarannya.

Apabila kemudian di dalam beroperasi driver menggunakan perangkat telekomunikasi sambil berkendara dan kemudian mengakibatkan kecelakaan baik kecelakaan terhadap pengendara lain maupun dirinya sendiri sanksi pidana yang akan diterima akan lebih berat, kita dapat merujuk kepada ketentuan Pasal 359 Kitab Undang-Undang-Hukum Pidana (selanjutnya disebut sebagai KUHP) bahwa “ barangsiapa yang karena kesalahannya (kelapaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan satu tahun” .

Ketentuan KUHP mengatur mengenai tingkatan sanksi pidana terhadap kelalaian yang terdapat dalam beberapa Pasal yaitu :

- a.) kelalaian yang menyebabkan kematian diatur dalam Pasal 359 dengan sanksi pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun;
- b.) kelalaian yang mengakibatkan orang lain mendapat luka-luka berat dengan ancaman pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun;
- c.) kelalaian yang mengakibatkan orang lain luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama Sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah (denda biasanya berdasarkan putusan pengadilan bervariasi sesuai dengan kerugian materil yang diderita).

Pertanggungjawaban pidana pada mitra driver ojek *online* yang lalai sehingga mengakibatkan kecelakaan tidak dapat dilepaskan dengan tindak pidana, dimana tindak pidana hanya merujuk kepada dilarang atau tidaknya suatu perbuatan, karena di dalam hukum pidana dianut asas legalitas yang mensyaratkan suatu tindakan yang dilakukan dilarang dan diatur dalam peraturan perundang-undangan. Sudarto mengemukakan bahwa “dipidananya seseorang tidaklah cukup apabila orang itu telah melakukan perbuatan yang bertentangan dengan hukum atau sifat melawan hukum. Jadi meskipun perbuatan

tersebut telah memenuhi unsur delik dalam undang-undang dan tidak dibenarkan (*an objective breach of a penal provision*), namun hal tersebut belum memenuhi syarat untuk menjatuhkan pidana, terhadap pembedaan masih perlu adanya syarat, bahwa orang yang melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau bersalah (*subjective guilt*).⁸

E. Kesimpulan

Tindakan penggunaan aplikasi ojek *online* maupun aplikasi penunjang yang digunakan oleh pengemudi ojek *online* atau driver ojek *online* pada dasarnya tidaklah dilarang sepanjang digunakan tidak saat berkendara yang bisa mengganggu konsentrasi karena hal ini telah diatur di dalam Pasal 106 Ayat (1) Undang-Undang LLAJ sehingga apabila pengemudi berkendara sambil menggunakan perangkat telekomunikasi bisa membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lain. Dan berdasarkan Pasal 283 Undang-Undang LLAJ ancaman pidana terhadap pelanggaran pasal 106 Ayat (1) adalah Pidana Kurungan paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp. 750.000. Tindakan-tindakan yang dilakukan oleh driver mitra ojek *online* dapat dikenai sanksi pidana atas pelanggaran aturan lalu lintas tanpa melihat apakah tindakan itu menyebabkan kecelakaan atau tidak tetap memberikan driver pengemudi ojek *online* untuk mempertanggungjawabkan tindakannya. Apabila kemudian tindakan driver ojek *online* mengakibatkan kecelakaan maka sanksi yang diterima mitra akan lebih berat yang didasarkan seberapa berat akibat kelalaiannya apakah kemudian mengakibatkan korban luka baik itu penumpang ataupun pengguna jalan lain. Sanksi pidana bagi driver ojek *online* yang lalai dan mengakibatkan kecelakaan dapat dijatuhi denda apabila terjadi kerugian material sedangkan apabila terjadi korban luka (luka ringan dan berat) atau bahkan korban jiwa (meninggal) maka driver akan dijatuhi pidana penjara atau kurungan meskipun tindakannya bukan atas dasar kesengajaan.

⁸ Ramadhani Ardiyanto Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan Kerusakan Fasilitas Umum (studi kasus di Polres Klates), Jurnal Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018

DAFTAR PUSTAKA

Ali, Achmad, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum, Jakarta, PT Yarsif Watampone, Jakarta, 1998.

Badudu, J.S. dan Sultan Mohamad, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pustaka Sinar harapan, Jakarta. 1994.

Gultom, Elfrida, Hukum Pengangkutan Darat, Literata Lintas Dunia, Jakarta. 2009.

Ilyas, Amir, Asas-asas Hukum Pidana, Rangkang Education, Yogyakarta. 2012.

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

<https://> Ramadhani Ardiyanto Tanggung Jawab Pelaku Kecelakaan Lalu Lintas yang menyebabkan Kerusakan Fasilitas Umum (studi kasus di Polres Klaten), Jurnal Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018

www.gojek.com/app/driver-contract/

<https://www.grab.com/id/codeofconduct/>