

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi adalah sesuatu yang tidak bisa dihindari dalam kehidupan ini, karena kemajuan teknologi akan berjalan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan. Pada era globalisasi saat ini penguasaan teknologi menjadi prestise dan indikator kemajuan suatu negara. Negara dikatakan maju jika memiliki tingkat penguasaan teknologi tinggi (high technology), sedangkan negara-negara yang tidak bisa beradaptasi dengan kemajuan teknologi sering disebut sebagai negara gagal (failed country).¹ Globalisasi merambah keberbagai aspek kehidupan salah satunya dalam aspek teknologi dan ekonomi

Globalisasi ekonomi ditandai dengan semakin menipisnya batas-batas kegiatan ekonomi atau pasar secara nasional atau regional. Globalisasi dan digitalisasi dalam tingkat yang optimal membuat arus produk baik jasa atau barang dan factor faktor produksi dalam suatu negara, atau desa di suatu kecamatan lebih mudah didistribusikan. Pada tingkat ini, seorang pengusaha yang mempunyai pusat bisnis di Jakarta dengan mudah membuka bisnis dalam bidang yang sama di setiap daerah dan setiap saat dapat mengendalikan usahanya di setiap daerah tanpa ada halangan baik logistik, administrasi, birokrasi dan halangan lainnya dari pihak pemerintah setempat akibat dari kemajuan globalisasi ekonomi dan teknologi. Selain itu kolaborasi teknologi juga telah mempercepat proses

¹ Buhal. Visi Iptek memasuki milenium Vol III. Jakarta: UI Press,2000.

produksi baik barang maupun jasa dan memindahkan produk dari satu tempat ke tempat lain dengan biaya yang lebih murah atau efektif dan efisien.²

Demikian juga ditemukannya formulasi-formulasi baru kapasitas komputer, seolah sudah mampu menggeser posisi kemampuan otak manusia dalam berbagai bidang ilmu dan aktivitas manusia.³ Manusia tidak bisa menipu diri sendiri akan kenyataan bahwa teknologi mendatangkan malapetaka dan kesengsaraan bagi manusia modern. Untuk dapat bertahan dan memenangkan persaingan dalam ekonomi digital para pemain perlu memahami karakteristik dari konsep yang menjadi landasan karena sangat berbeda dengan ekonomi klasik yang selama ini dikenal. Tidak jarang bahwa para pendiri perusahaan harus melakukan transformasi bisnis agar dapat secara optimal bermain di dalam arena ekonomi digital.⁴ Salah satunya di bidang transportasi.

Transportasi sendiri dapat diartikan sebagai sarana pengangkutan untuk orang maupun barang dengan menggunakan kendaraan tertentu untuk mencapai suatu tempat tujuan. Fungsi transportasi sebagai sarana pengangkutan dapat dikatakan sangat penting karena dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti keadaan geografis di suatu daerah, sehingga transportasi dapat menunjang pembangunan di berbagai sektor serta mendorong berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi

² Rahardjo Adisasmita, *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta:Graha Ilmu,2010), ,hlm 4.

³ Rahmayanti, “*Penggunaan media IT dalam pembelajaran*”, Vol. 1 No. 1 Juli 2015, hlm1.

⁴ Wike Pertiwi dan Fika Nurhikmah, “*Pengaruh Perubahan Sistem Digitalisasi Terhadap Kinerja Karyawan*” Jombang : 2018, hlm:85.

di daerah tersebut.⁵ Dahulu transportasi bersifat konvensional seperti halnya, ojek, taxi, becak, bus maupun angkot.

Kini hadir berbagai perusahaan jasa berbasis teknologi aplikasi yang berfungsi untuk mempertemukan masyarakat sebagai penikmat jasa secara cepat dan praktis. Sehingga masyarakat lebih mudah memilih transportasi berbasis aplikasi sesuai kehendak dan kebutuhannya, yaitu transportasi online.

Dengan perkembangan seperti ini memberikan kemudahan untuk konsumen, namun perkembangan teknologi ini tidak sejalan dengan kesejahteraan masyarakat, dimana kemunculan angkutan berbasis online menuai kecemburuan dan dianggap sebagai faktor penyebab merosotnya omset pendapatan dari sejumlah angkutan umum konvensional. dibuatlah peraturan oleh pemerintah pusat yakni Peraturan menteri perhubungan No32 Tahun 2016 sebagai upaya mengakomodasi dan memberikan payung hukum yang jelas untuk perusahaan angkutan umum berbasis aplikasi tersebut. Peraturan menteri perhubungan tersebut hanya mengatur mengenai “taksi online” sedangkan “ojek online” tidak termasuk didalamnya, berlakunya peraturan ini menimbulkan terjadinya penolakan besar besaran oleh pihak transportasi online dan konvensional. Permenhub No 32 tahun 2016 dianggap tidak berjalan dengan efektif sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum bagi pengemudi transportasi online. Yang kemudian peraturan tersebut di revisi dan resmi tidak berlaku dan digantikan dengan Permenhub No 26 Tahun 2017. Permenhub No 26 tahun 2017 yang baru saja di berlakukan harus di uji materiil oleh pengemudi transportasi online yang

⁵ Achmad Nurmandi, *Manajemen Perkotaan: Teori Organisasi, Perencanaan, Perumahan, Pelayanan dan Transportasi Mewujudkan Kota Cerdas*, (Penerbit JKSG UMY, Yogyakarta, 2014), hlm. 311

merasa dirugikan hak nya secara ekonomis atas keberadaan permenhub tersebut ke Mahkamah Agung. Dan menetapkan empat belas pasal yang di revisi dan dinyatakan tidak memiliki kekuatan hukum mengikat, dalam putusan MA No 37/p/hum.

Setelah jatuhnya putusan tersebut kemenhub secara resmi mengeluarkan peraturan untuk ketiga kalinya, yaitu Permenhub No. 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Tidak dalam Trayek sebagai revisi atas Permenhub No. 26 Tahun 2017. Revisi Permenhub ini sebagai sikap atau langkah yang ditempuh oleh Kemenhub dalam mengatur taksi online dan menjadi bentuk jawaban atas kekosongan hukum setelah jatuhnya putusan MA.

Jika membahas Permenhub no 108 tahun 2017 terdapat muatan pasal-pasal yang telah di batalkan pada tanggal 20 juni 2017. Dengan demikian MA memutuskan butir-butir pasal yang dimaksud tidak sah dan tidak berlaku umum. Jika mengulas Permenhub No. 108 Tahun 2017, maka dapat ditemukan beberapa ketentuan terkait taksionline yang dimana sebelumnya telah dibatalkan oleh MA dan dinyatakan tidak mempunyai kekuatan hukum yang mengikat, diatur kembali dalam Permenhub ini. Pasal 6 ayat 1 huruf e yang mengatur besarnya tarif angkutan disesuaikan dengan yang tercantum pada argometer atau pada aplikasi berbasis teknologi informasi. Pasal 27 ayat 1 huruf d yang menjelaskan spesifikasi dan persyaratan yang harus di penuhi suatu kendaraan yang digunakan untuk pelayanan angkutan sewa khusus. Pasal 27 ayat 1 huruf f dilengkapi dengan dokumen yang sah. Pasal 27 ayat 2, pasal 38 huruf a memperoleh izin

sebagaimana yang dimaksud pada pasal 36 ayat 1, Pasal 38 huruf b: Memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan yang mampu menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki. Pasal 38 huruf c Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerja sama dengan pihak lain. Pasal 31 ayat 1 Perencanaan kebutuhan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30, ditetapkan oleh Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur untuk jangka waktu paling lama 5 (lima) tahun. Pasal 39 ayat 2: Dalam hal persyaratan memiliki kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 38 huruf a, bagi perorangan yang memiliki kurang dari 5 (lima) kendaraan dapat berhimpun dalam badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Pengaturan mengenai larangan bagi penyedia aplikasi yang diatur kembali dalam Pasal 65; pengaturan mengenai pembatasan bagi tanda nomor kendaraan sesuai domisili cabang perusahaan yang diatur kembali dalam Pasal 43 huruf B; dan pengaturan mengenai penggunaan Sertifikat Registrasi Uji Tipe untuk keperluan perizinan dan uji berkala yang diatur kembali dalam Pasal 48 ayat (10), (11), Pasal 51 ayat (9), (10), dan Pasal 57 ayat (10), (11) dan pasal 65 huruf a , b dan c Bahwa semua ketentuan yang disebutkan, semuanya telah dibatalkan oleh MA dan kemudian diatur kembali dalam Permenhub No. 108 Tahun 2017.

Karena dianggap Permenhub No 108 Tahun 2017 tidak sah, pemerintah pusat membuat peraturan baru yaitu Permenhub No 118 Tahun 2018. Setelah adanya tiga kali perubahan seharusnya kemenhub tetap berpedoman pada

Dasar dalam pembentukan peraturan perundang-undangan, guna mengurangi konsekuensi adanya pertentangan antara peraturan yang rendah dengan peraturan yang lebih tinggi oleh karena itu penulis tertarik mengangkat judul **PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG BERBASIS APLIKASI DITINJAU DARI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 118 TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS**

1.2 Rumusan Masalah

Mengacu pada uraian latar belakang di atas, maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah moda akomodasi transportasi online sudah sesuai dengan ketentuan menteri perhubungan?
2. Bagaimanakah legalitas pelaksanaan pengangkutan orang berbasis aplikasi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus?

1.3 Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui apakah terdapat pertentangan antara Permenhub Nomor 118/2018 dengan undang-undang No 22 Tahun 2009 yang terkait angkutan berbasis aplikasi.

2. Untuk memberikan gambaran pelaksanaan pengangkutan orang berbasis aplikasi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

1.4 Kegunaan Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran atau kontribusi dalam aspek teoritis (keilmuan) dalam pengembangan ilmu khususnya yang menyangkut Pengangkutan Darat dalam bidang angkutan orang dengan kendaraan bermotor non trayek.

2. Manfaat Praktis

Dapat memberikan informasi dan wawasan juga dapat digunakan sebagai bahan masukan, pertimbangan dan sebagai bahan evaluasi pemerintah pusat maupun daerah dalam menerapkan aturan.

1.5 Metode Penelitian

Penelitian ilmiah merupakan suatu usaha untuk memecahkan suatu masalah yang dilakukan secara sistematis dengan metode-metode dan teknik-teknik tertentu secara ilmiah.⁶

Dalam menyusun skripsi ini penulis mempergunakan metode penelitian hukum normatif, dimana penulis akan melakukan penelitian berdasarkan data-data yang didapat melalui studi kepustakaan seperti buku-buku serta peraturan

⁶ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Cet. III, Jakarta: UI-Press, 1986, hlm. 3

perundang-undangan.⁷ Adapun sifat dari penulisan skripsi ini adalah bersifat deskriptif karena skripsi ini berbentuk menerangkan atau menggambarkan suatu permasalahan dengan menggunakan teori-teori sebagai landasan untuk memecahkan masalah.

Untuk menyusun skripsi ini penulis menggunakan metodologi penelitian sebagai berikut:

1. Tipe Penelitian

Penulisan skripsi ini bertipe penelitian normatif. Bahan hukum yang berasal dari bahan bacaan berupa buku-buku, jurnal, makalah serta ditambah dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

2. Bahan Hukum Penelitian

Bahan yang dikumpulkan pada penelitian diperoleh dari studi kepustakaan berdasarkan kepustakaan yang dilakukan untuk memperoleh data-data yang meliputi:

a. Bahan hukum primer;

- 1) Kitab Undang Undang Hukum dagang (*Wetboek van Koophandel voor Indonesie*)
- 2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 3) Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan No 26 Tahun 2017

⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006, hlm. 23

- 5) Peraturan Menteri Perhubungan No 108 Tahun 2017
 - 6) Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018
- b. Bahan hukum sekunder;
- 1) Buku-buku ilmiah di bidang hukum yang berkaitan dengan topik penelitian.
 - 2) Jurnal hukum.

1.6 Landasan Teori dan Definisi Operasional

1.6.1 Landasan Teori

Landasan teoritis dari suatu penelitian hukum adalah salah satu bentuk untuk mengemukakan tentang dasar-dasar dari penelitian, baik berupa teori hukum, asas-asas hukum, doktrin hukum serta ulasan dari para pakar hukum, maka untuk memfokuskan penelitian pada penulisan hukum ini, berikut ini disusun landasan teori yang berfungsi untuk memberikan penjelasan atas hal-hal yang diteliti:

a. Teori Pengangkutan

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dan/atau penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim dan/atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar angkutan.⁸

b. Teori pengangkutan sebagai usaha

Dalam bukunya Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H. menjelaskan bahwa

⁸ Farida Hasyim, *Hukum Dagang*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm 67

pengangkutan sebagai usaha (*business*) adalah kegiatan usaha di bidang jasa pengangkutan yang menggunakan alat pengangkut mekanik. Alat pengangkut mekanik contohnya adalah gerbong untuk mengangkut barang, ⁹kereta untuk mengangkut penumpang, truk untuk mengangkut barang, bus untuk mengangkut penumpang, pesawat cargo untuk mengangkut barang, pesawat penumpang untuk mengangkut penumpang, kapal cargo untuk mengangkut barang dan kapal penumpang untuk mengangkut penumpang. Kegiatan usaha tersebut selalu berbentuk perusahaan perseorangan, persekutuan ataupun badan hukum. Setiap perusahaan dibidang jasa pengangkutan harus memperoleh izin usaha dari pemerintah sesuai dengan jasa pengangkutan yang diijlankannya. Perusahaan bidang jasa pengangkutan lazim disebut perusahaan pengangkutan. Perusahaan pengangkutan meliputi kegiatan usaha bidang jasa:

- a) pengangkutan kereta api (*railway*);
- b) Pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum (*highway*);
- c) Pengangkutan dengan kapal laut, kapal Penyebrangan, kapal danau dan kapal sungai (*waterway*);
- d) Pengangkutan dengan pesawat udara (*airway*);¹⁰

c. Teori Asas Hukum perundang undangan

Asas Hukum dalam Peraturan Perundang-undangan, Asas dalam bahasa Inggris disebut dengan istilah principle, sedangkan di dalam Kamus Umum Besar Bahasa Indonesia asas dapat berarti hukum dasar atau fundamen, yakni sesuatu yang menjadi tumpuan berpikir atau berpendapat. Selain itu, asas juga

⁹ Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H., *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT. Citra aditya bakti 2013), hlm: 1.

¹⁰Ibid, hlm: 2.

diartikan sebagai dasar cita-cita. Asas hukum merupakan sesuatu yang sangat mendasar dalam hukum yang harus dipedomani. Peraturan perundang-undangan tidak boleh bertentangan dengan asas dalam hukum.

Demikian pula dengan implementasi atau pelaksanaan hukum dalam kehidupan sehari-hari serta segala putusan hakim harus senantiasa mengacu pada asas dalam hukum sehingga tidak boleh bertentangan dengannya. Pembahasan asas peraturan perundang-undangan berkaitan erat dengan sistem hukum yang berlaku di Indonesia yang cenderung menganut pada civil law sebagai akibat dari sikap represif penjajahan Negara Belanda yang nota bene menganut civil law. Secara garis besar, sistem hukum dibagi dua macam yaitu sistem Eropa Kontinental yang berkembang di Benura Eropa kecuali wilayah Inggris dan Anglo Saxon yang berkembang di wilayah Inggris. Dalam sistem ini hukum lebih banyak dibentuk melalui undang-undang bahkan ada kecenderungan untuk melakukan kodifikasi dan unifikasi atau sekurang-kurangnya dilakukan kompilasi.¹¹

¹¹ Rosjidi Ranggawidjaja, *Pengantar Ilmu Perundang-undangan Indonesia* (Bandung: Mandar Madju, 1998), hal. 30.

1.6.2 Definisi Operasional

Agar tidak terjadi multi tafsir, maka dalam penelitian ini penulis memberikan konsep-konsep yang berkaitan dengan judul penelitian yaitu sebagai berikut:

a. Hukum Pengangkutan darat

Konsep pengangkutan meliputi pengangkutan sebagai bisnis, pengangkutan sebagai perjanjian, dan pengangkutan sebagai proses pembuatan.¹²

b. Perjanjian pengangkutan

Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, yang mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.¹³

c. Judicial Review

Judicial review dapat dipahami sebagai suatu pranata hukum yang memberikan kewenangan kepada badan pelaksana kekuasaan kehakiman yang ditunjuk oleh konstitusi (dalam hal ini Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi) untuk dapat melakukan peninjauan dan atau pengujian kembali dengan cara melakukan interpretasi hukum dan atau interpretasi konstitusi untuk memberikan penyelesaian yuridis.¹⁴

¹² Prof. Abdulkadir Muhammad, S.H, *Op.cit* Hlm 37.

¹³ Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, (Djambatan : Jakarta, 1987), hlm. 2

¹⁴ Charles S.H. M.H. Arti Judicial Review, Legislative Review dan Executive Review https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt5cd543cf5d1d4/arti-ijudicial-review-i--ilegislative-review-i-dan-iexecutive-review-i/#_ftn1, diakses 7 Juni 2020, Pukul : 20.00 .

d. Lalu Lintas dan Angkutan jalan

Lalu lintas dan Angkutan jalan adalah satu kesatuan yang terdiri atas Lalu lintas, Angkutan Jalan, Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolaannya.¹⁵

e. Ruang Lalu lintas jalan

Adalah prasarana yang di peruntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.¹⁶

f. Jalan

Jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang di peruntukan bagi lalu lintas umum, yang ada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah.¹⁷

g. Penumpang

Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan.¹⁸

h. Pengangkut

Pengangkut dalam pengertian bab usaha adalah orang yang mengikat diri, baik dengan perjanjian pencarteran menurut waktu atau menurut perjalanan, maupun dengan suatu perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan orang (mu safir, penumpang) seluruhnya atau sebagian lewat laut.¹⁹

¹⁵ Pasal 1 ayat 2 Undang Undang No 22 tahun 2009 tentang *Lalu lintas dan Angkutan Jalan*.

¹⁶ Pasal 1 ayat 11

¹⁷ Pasal 1 ayat 12

¹⁸ Pasal 1 ayat 25

¹⁹ Kitab undang undang Hukum dagang, Pasal 521.

i. Kendaraan

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.²⁰

j. Kendaraan bermotor umum

Setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.²¹

k. Angkutan dalam trayek

Angkutan dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang memiliki rute dan teratur, terjadwal, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.²²

l. Angkutan tidak dalam trayek

Angkutan tidak dalam trayek adalah pelayanan dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, seperti : angkutan orang dengan menggunakan taksi, dengan tujuan tertentu, angkutan orang dengan keperluan pariwisata, angkutan orang di kawasan tertentu.²³

m. Angkutan Konvensional

transportasi penumpang yang dilakukan dengan sewa atau bayar. Juga konvensional itu sudah memiliki pajak dan ijin yang tepat. Contoh : Bus, angkutan umum, kereta api, taksi, dsb.

n. Angkutan berbasis aplikasi

transportasi yang dengan kemudahan kita tidak perlu mengakses dengan sulit,

²⁰ Pasal 1 ayat 7 Undang undang No 22 tahun 2009 Tentang *Lalu lintas dan angkutan Jalan*.

²¹ Pasal 1 ayat 8

²² Pasal 142

²³ Pasal 151

dan jasa transportasi pun akan datang. Transportasi online ini memberi kemudahan bagi masyarakat supaya masyarakat mendapat kepuasan.²⁴ Akan tetapi belum adanya payung hukum yang jelas yang membuat angkutan online ini menuai pro dan kontra.

o. Taksi

Taksi adalah alat transportasi darat roda empat yang memiliki jumlah penumpang lebih dari satu orang yang dapat mengantarkan penumpang sesuai tujuan yang diinginkan.²⁵

p. Ojek

Menurut Kamus besar bahasa Indonesia Ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan suatu uraian susunan penulisan itu sendiri secara teratur dan rinci untuk mempermudah dan memberikan gambaran secara jelas dan menyeluruh dari hasil penelitian tersebut. Penulisan hukum ini terbagi atas 5 (lima) bab, yang masing-masing bab dirinci menjadi beberapa sub-bab. Setiap bab menjelaskan hal-hal yang bersifat yuridis dan teoritis dari Kajian mengenai Penyelenggaraan angkutan sewa khusus dan angkutan orang umum

²⁴Transportasi Konvensional – Transportasi online
<https://lucakristiani.wordpress.com/2016/04/27/transportasi-konvensional-vs-online/> 20 Mei 2020, Pukul: 05.00.

²⁵ Rifaldi, Kadunci dan Sulistyowati, “Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online Gojek Terhadap Kepuasan Pelanggan Pada Mahasiswa/I Administrasi Niaga Politeknik Negeri Jakarta”, *Epigram* Vol. 13 No. 2, Oktober 2016, h. 122.

berkendaraan motor tidak dalam trayek.

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini merupakan Bab yang menguraikan mengenai apa yang menjadi latar belakang penulis melakukan penelitian ini, dalam Bab ini berisi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Permasalahan, Manfaat penelitian, Metode Penelitian, Landasan Teori, definisi operasional dan Sistematika Penulisan.

BAB II : TINJAUAN UMUM MENGENAI HUKUM PENGANGKUTAN

Mengenai teori dan definisi pengangkutan secara umum, definisi hukum pengangkutan, subjek hukum dalam perjanjian pengangkutan, sifat perjanjian pengangkutan, jenis-jenis pengangkutan, objek pengangkutan.

BAB III : TINJAUAN HUKUM PENGANGKUTAN KENDARAAN BERMOTOR DAN PENGANGKUTAN BERBASIS APLILASI

Dalam bab ini diuraikan mengenai tinjauan lebih dalam dari hukum pengangkutan darat ditinjau dari UU 22 no 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu menguraikan sejarah dari UU No 22 Tahun 2009, Prinsip-prinsip Tanggung jawab di bidang angkutan, apa yang dimaksud kendaraan umum, perjanjian pengangkutan darat, Karakteristik transportasi jalan online, Sifat Perjanjian dalam transportasi online.

BAB IV : PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG BERBASIS APLIKASI DITINJAU DARI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 118 TAHUN 2018 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS

- A. Dalam bab ini diuraikan analisa pembahasan mengenai: Pelaksanaan Moda transportasi yang digunakan Angkutan berbasis aplikasi ditinjau dari Permenhub no 118 tahun 2018
- B. Terkait legalitas pelaksanaan pengangkutan orang berbasis aplikasi ditinjau dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

BAB V: PENUTUP

Pada bab terakhir ini penulis mencoba untuk memberikan kesimpulan dari bab-bab terdahulu dan juga memberikan saran.