

# Penyelesaian Sengketa Kecelakaan Transportasi Taksi Listrik Green SM Akibat Human Error

Muhammad Avin Athalla Rilya<sup>1\*</sup>, Dwi Desi Yayi Tarina<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup> Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jakarta

Corresponding Author's e-mail : [2210611411@mahasiswa.upnvj.ac.id](mailto:2210611411@mahasiswa.upnvj.ac.id)



e-ISSN: 2964-0962

SEIKAT: Jurnal Ilmu Sosial, Politik dan Hukum

<https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat>

Vol. 5, No. 3 Juni 2026

Page: 1167-1175

Available at:

<https://ejournal.45mataram.ac.id/index.php/seikat/article/view/2676>

DOI:

<https://doi.org/10.55681/seikat.v5i3.2676>

Article History:

Received: 04-04-2026

Revised: 11-05-2026

Accepted: 23-06-2026

**Abstract :** *The development of app-based transportation has brought about various service innovations, including the use of electric vehicles as an environmentally friendly means of public transportation. One company operating in Indonesia is Green SM, an electric vehicle-based transportation company originating from Vietnam. Despite offering various advantages, in practice, various problems are still found, such as traffic accidents allegedly caused by driver negligence, complaints about relatively higher fares compared to other online transportation services, and operational constraints such as limited electric vehicle charging facilities. These problems cause losses for passengers and third parties, thus giving rise to the need for a dispute resolution mechanism that provides legal certainty. This study aims to analyze the dispute resolution mechanism due to driver negligence in the Green SM transportation service and the form of the company's legal responsibility towards the injured party. The research method used is normative legal research with a statutory, conceptual, and case approach. The results show that dispute resolution is generally carried out through a non-litigation mechanism involving the company as the party responsible for driver operations. However, there is still uncertainty regarding the standards for dispute resolution and the form of company liability for third-party losses. Therefore, it is necessary to strengthen dispute resolution mechanisms that are more transparent and provide legal certainty for all parties.*

**Keywords :** *Green SM, Driver Negligence, Dispute Resolution, Online Transportation.*

**Abstrak :** Perkembangan transportasi berbasis aplikasi telah menghadirkan berbagai inovasi layanan, termasuk penggunaan kendaraan listrik sebagai sarana transportasi umum yang ramah lingkungan. Salah satu perusahaan yang beroperasi di Indonesia adalah Green SM, perusahaan transportasi berbasis kendaraan listrik yang berasal dari Vietnam. Meskipun menawarkan berbagai keunggulan, dalam praktiknya masih ditemukan berbagai permasalahan seperti kecelakaan lalu lintas yang diduga disebabkan oleh kelalaian pengemudi, keluhan tarif yang relatif lebih tinggi dibandingkan layanan transportasi daring lainnya, serta kendala operasional berupa keterbatasan fasilitas pengisian daya kendaraan listrik. Permasalahan tersebut menimbulkan kerugian bagi penumpang maupun pihak ketiga sehingga memunculkan kebutuhan akan mekanisme penyelesaian sengketa yang memberikan kepastian hukum. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme penyelesaian sengketa akibat kelalaian pengemudi pada layanan transportasi Green SM serta bentuk tanggung jawab hukum perusahaan terhadap pihak yang dirugikan. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelesaian sengketa pada umumnya dilakukan melalui mekanisme non-litigasi dengan melibatkan perusahaan sebagai pihak yang bertanggung jawab atas operasional pengemudi. Namun demikian, masih terdapat ketidakjelasan mengenai standar penyelesaian sengketa dan bentuk pertanggungjawaban perusahaan terhadap kerugian pihak ketiga. Oleh karena itu diperlukan penguatan mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih transparan dan memberikan kepastian hukum bagi seluruh pihak.

**Kata Kunci :** Green SM, Kelalaian Pengemudi, Penyelesaian Sengketa, Transportasi Online

## PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mendorong transformasi di berbagai sektor kehidupan, termasuk sektor transportasi (Nurrahmawati & Faslah, 2025). Salah satu bentuk perkembangan tersebut adalah munculnya layanan transportasi berbasis aplikasi yang menawarkan kemudahan, kecepatan, dan efisiensi bagi masyarakat. Seiring meningkatnya perhatian terhadap isu lingkungan, perusahaan transportasi juga mulai mengembangkan penggunaan kendaraan listrik sebagai alternatif transportasi yang lebih ramah lingkungan. Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang tersebut adalah Green SM, Green SM merupakan perusahaan transportasi berbasis kendaraan listrik yang berasal dari Vietnam dan berada di bawah naungan Green and Smart Mobility Joint Stock Company (GSM). Perusahaan ini didirikan oleh Phạm Nhật Vượng, pendiri VinGroup, sebagai bagian dari pengembangan ekosistem kendaraan listrik VinFast di kawasan Asia Tenggara. Green SM mulai beroperasi di Indonesia pada tahun 2024 dengan menghadirkan layanan taksi listrik berbasis aplikasi yang mengutamakan konsep transportasi ramah lingkungan dan rendah emisi karbon. Dalam menjalankan operasionalnya, Green SM menggunakan armada kendaraan listrik produksi VinFast, seperti VinFast VF e34 dan beberapa model kendaraan listrik lainnya yang telah disesuaikan dengan kebutuhan transportasi perkotaan (Widitya et al., 2024). Model bisnis Green SM mengintegrasikan layanan transportasi digital dengan penggunaan kendaraan listrik secara penuh (*full electric mobility*), sehingga perusahaan tidak hanya menawarkan jasa angkutan penumpang, tetapi juga membawa konsep transformasi transportasi berkelanjutan yang mendukung program pengurangan emisi dan penggunaan energi bersih di Indonesia (CNN Indonesia, 2026).

Kehadiran Green SM memberikan alternatif baru bagi masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi umum. Namun demikian, sebagaimana layanan transportasi lainnya, operasional Green SM tidak terlepas dari berbagai permasalahan yang menimbulkan perhatian masyarakat. Beberapa keluhan yang muncul antara lain terkait tarif layanan yang dinilai lebih tinggi dibandingkan beberapa layanan transportasi daring lainnya, keterbatasan stasiun pengisian daya kendaraan listrik yang menyebabkan antrean pengisian daya cukup panjang, serta efektivitas operasional kendaraan listrik dalam menunjang mobilitas pengemudi. Selain itu, masyarakat juga menyoroti aspek keselamatan transportasi yang berkaitan dengan meningkatnya pemberitaan mengenai kecelakaan yang melibatkan armada Green SM (CNN Indonesia, 2026).

Dalam beberapa waktu terakhir, sejumlah peristiwa yang melibatkan armada Green SM menjadi perhatian publik dan banyak diberitakan oleh media massa. Salah satu kasus yang cukup menyita perhatian adalah kecelakaan armada Green SM yang tertabrak kereta api di perlintasan sebidang. Peristiwa tersebut menimbulkan pertanyaan mengenai aspek keselamatan operasional kendaraan, kepatuhan terhadap prosedur lalu lintas, serta faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan. Selain itu, terdapat pula beberapa kasus armada Green SM yang terlibat kecelakaan dengan pengguna jalan lain, seperti menabrak sepeda motor di kawasan perkotaan yang mengakibatkan kerugian materiil dan luka pada korban. Kasus-kasus tersebut menunjukkan bahwa kendaraan transportasi berbasis aplikasi tetap memiliki risiko tinggi terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagaimana kendaraan umum lainnya (Kompas.com, 2026).

Tidak hanya kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan, beberapa insiden juga menunjukkan adanya kerugian yang dialami pihak ketiga. Dalam beberapa pemberitaan, armada Green SM dilaporkan menabrak pembatas jalan, fasilitas umum, bahkan bangunan milik masyarakat dan tempat usaha. Kerugian yang timbul dalam kasus tersebut tidak hanya berupa kerusakan kendaraan perusahaan, tetapi juga kerusakan bangunan, terhentinya aktivitas usaha,

serta hilangnya potensi pendapatan bagi pemilik usaha selama proses perbaikan berlangsung. Kondisi ini menimbulkan persoalan hukum mengenai pihak yang bertanggung jawab atas kerugian yang terjadi dan bagaimana mekanisme penyelesaian sengketa yang harus ditempuh oleh pihak yang dirugikan (DetikOto, 2026).

Selain persoalan kecelakaan, masyarakat juga menyampaikan berbagai keluhan terhadap layanan Green SM (Green SM Indonesia, n.d.). Salah satu keluhan yang sering muncul adalah tarif perjalanan yang pada kondisi tertentu dinilai lebih tinggi dibandingkan layanan transportasi daring lain seperti Gojek, Grab, maupun taksi konvensional Blue Bird. Perbedaan tarif tersebut menimbulkan berbagai tanggapan dari masyarakat, terutama terkait kesesuaian antara biaya yang dibayarkan dengan kualitas layanan yang diterima (Safitri *et al.*, 2025). Walaupun persoalan tarif bukan merupakan sengketa kecelakaan, kondisi tersebut menunjukkan bahwa masih terdapat berbagai aspek pelayanan yang menjadi perhatian pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi.

Permasalahan lain yang banyak dibahas adalah keterbatasan infrastruktur pengisian daya kendaraan listrik. Berbeda dengan kendaraan berbahan bakar minyak yang dapat mengisi bahan bakar di banyak lokasi, kendaraan listrik masih bergantung pada Stasiun Pengisian Kendaraan Listrik Umum (SPKLU) yang jumlahnya relatif terbatas (Rudijanto, 2025). Akibatnya, pengemudi sering kali harus mengantre dalam waktu yang cukup lama untuk melakukan pengisian daya, khususnya pada lokasi pengisian yang memiliki tingkat penggunaan tinggi (Kristiana *et al.*, 2024). Kondisi tersebut berpotensi mengurangi efektivitas operasional kendaraan dan memengaruhi produktivitas pengemudi dalam melayani penumpang.

Keterbatasan fasilitas pengisian daya juga dapat berdampak pada kondisi kerja pengemudi. Waktu operasional yang panjang untuk mengejar target pendapatan, ditambah waktu tunggu pengisian daya kendaraan, berpotensi menyebabkan kelelahan fisik maupun mental (Kim *et al.*, 2022). Dalam beberapa kasus, kelelahan tersebut dapat menurunkan tingkat konsentrasi pengemudi saat berkendara dan meningkatkan risiko terjadinya *human error*. *Human error* dapat berupa kurangnya fokus saat mengemudi, keterlambatan dalam mengambil keputusan di jalan raya, mengantuk ketika berkendara, maupun kurangnya kehati-hatian dalam memperhatikan kondisi lalu lintas. Faktor inilah yang sering disebut sebagai salah satu penyebab utama terjadinya kecelakaan pada layanan transportasi berbasis aplikasi.

Salah satu kasus yang relevan dengan penelitian ini adalah kecelakaan yang mengakibatkan armada Green SM menabrak sebuah tempat usaha atau restoran yang diduga terjadi akibat kelalaian pengemudi. Peristiwa tersebut tidak hanya menyebabkan kerusakan pada kendaraan perusahaan, tetapi juga menimbulkan kerugian materiil bagi pemilik usaha yang bangunannya mengalami kerusakan. Berdasarkan informasi yang diperoleh dari pihak terkait, sengketa yang timbul akibat peristiwa tersebut pada akhirnya diselesaikan melalui mekanisme di luar pengadilan (non-litigasi) dengan melibatkan pihak yang berkepentingan. Meskipun demikian, proses penyelesaian sengketa tersebut tetap menarik untuk dikaji guna mengetahui mekanisme penyelesaian yang ditempuh serta bentuk pertanggungjawaban hukum yang diberikan kepada pihak yang mengalami kerugian (Liputan6.com, 2026).

Dalam perspektif hukum perdata, kerugian yang timbul akibat kecelakaan dapat dikategorikan sebagai akibat dari perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang menyatakan bahwa setiap perbuatan yang melanggar hukum dan menimbulkan kerugian kepada orang lain mewajibkan pelakunya untuk mengganti kerugian tersebut. Selain itu, Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata juga mengatur bahwa seseorang atau badan hukum dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang ditimbulkan oleh pihak yang berada di bawah tanggungannya (“KUHP: Kitab UU Hukum Perdata,” n.d.). Ketentuan tersebut menjadi dasar penting dalam mengkaji pertanggungjawaban

perusahaan transportasi terhadap tindakan pengemudi yang menjalankan kegiatan operasional perusahaan (Republik Indonesia, 2009).

Meskipun ketentuan hukum mengenai tanggung jawab atas kerugian akibat kecelakaan lalu lintas telah diatur dalam peraturan perundang-undangan, dalam praktiknya masih terdapat permasalahan mengenai bagaimana penyelesaian sengketa dilakukan ketika kecelakaan melibatkan perusahaan transportasi berbasis aplikasi dan mengakibatkan kerugian bagi pihak lain. Selain itu, masih terdapat pertanyaan mengenai sejauh mana bentuk pertanggungjawaban perusahaan terhadap kerugian yang timbul akibat tindakan pengemudi yang menjalankan kegiatan operasional perusahaan.

Berdasarkan uraian tersebut, terdapat dua permasalahan utama yang menarik untuk dikaji, yaitu mengenai mekanisme penyelesaian sengketa akibat kecelakaan yang melibatkan armada Green SM serta bentuk pertanggungjawaban perusahaan terhadap kerugian yang ditimbulkan akibat human error pengemudi. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan judul "Penyelesaian Sengketa Kecelakaan Transportasi Taksi Listrik Green SM Akibat Human Error"..

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, doktrin hukum, serta bahan hukum lainnya yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti (Marzuki, 2017). Penelitian hukum normatif merupakan penelitian yang menempatkan hukum sebagai norma atau kaidah yang berlaku dalam masyarakat dan bertujuan menemukan aturan hukum, prinsip hukum, maupun doktrin hukum untuk menjawab isu hukum yang dihadapi (Ibrahim, 2005). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme penyelesaian sengketa akibat kelalaian pengemudi pada layanan transportasi Green SM serta bentuk tanggung jawab hukum perusahaan terhadap pihak yang mengalami kerugian.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan mengkaji ketentuan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta berbagai regulasi yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi berbasis aplikasi. Menurut Peter Mahmud Marzuki, pendekatan perundang-undangan dilakukan dengan menelaah seluruh peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti (Marzuki, 2019). Pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis konsep tanggung jawab hukum, perbuatan melawan hukum, dan penyelesaian sengketa. Sementara itu, pendekatan kasus dilakukan melalui kajian terhadap berbagai kasus kecelakaan yang melibatkan armada Green SM yang diberitakan media massa dan sumber hukum lainnya. Pendekatan kasus bertujuan untuk memahami penerapan norma hukum dalam praktik melalui analisis terhadap putusan maupun peristiwa hukum yang relevan dengan objek penelitian (Marzuki, 2017).

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, artikel hukum, dan hasil penelitian terdahulu, serta bahan hukum tersier berupa kamus hukum dan ensiklopedia hukum. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang mengikat, sedangkan bahan hukum sekunder memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, dan bahan hukum tersier memberikan petunjuk terhadap keduanya (Mamudji & Soekanto, 2003). Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*). Selanjutnya, bahan hukum yang telah diperoleh dianalisis secara kualitatif

dengan metode deskriptif-analitis untuk menghasilkan kesimpulan yang relevan dengan permasalahan penelitian. Analisis kualitatif dilakukan dengan menafsirkan dan menghubungkan berbagai bahan hukum secara sistematis guna memperoleh argumentasi hukum yang dapat menjawab permasalahan penelitian (Muhaimin, 2020).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Mekanisme Penyelesaian Sengketa Kecelakaan Transportasi Taksi Listrik Green SM Akibat Human Error Pengemudi

Kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi dapat menimbulkan sengketa antara pihak yang dirugikan dengan pengemudi maupun perusahaan transportasi. Sengketa tersebut umumnya berkaitan dengan tuntutan ganti rugi atas kerusakan kendaraan, kerusakan bangunan, kehilangan pendapatan usaha, maupun kerugian lainnya (Enriansyah & others, 2025). Dalam praktiknya, penyelesaian sengketa akibat kecelakaan pada layanan Green SM umumnya diawali dengan pelaporan kejadian kepada aparat kepolisian (Engkolan & Sudiro, 2024). Laporan tersebut diperlukan sebagai dasar hukum untuk mengetahui kronologi kecelakaan serta menentukan pihak yang bertanggung jawab atas kejadian tersebut.

#### ❖ Pelaporan kepada Kepolisian

Setelah kecelakaan terjadi, pihak yang dirugikan maupun pengemudi dapat melaporkan kejadian tersebut kepada kepolisian. Aparat kepolisian kemudian melakukan pemeriksaan terhadap lokasi kejadian, saksi-saksi, serta pihak yang terlibat.

#### ❖ Pelaporan kepada Perusahaan

Selain melapor kepada kepolisian, pengemudi juga wajib melaporkan kejadian tersebut kepada perusahaan. Laporan ini merupakan bagian dari prosedur internal perusahaan untuk menangani insiden yang terjadi selama operasional kendaraan.

#### ❖ Pengajuan Klaim oleh Korban

Pihak yang mengalami kerugian dapat mengajukan klaim kepada perusahaan transportasi dengan melampirkan dokumen pendukung seperti laporan kepolisian, bukti kerusakan, serta estimasi kerugian yang dialami.

#### ❖ Verifikasi dan Penyelesaian Klaim

Perusahaan kemudian melakukan proses verifikasi terhadap klaim yang diajukan. Apabila klaim dinyatakan memenuhi syarat, perusahaan dapat memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### ❖ Penerapan Kebijakan Internal terhadap Pengemudi

Setelah proses penyelesaian klaim selesai dilakukan, perusahaan dapat menerapkan kebijakan internal kepada pengemudi yang terbukti melakukan kelalaian, seperti pemberian peringatan, pembinaan, penangguhan akun, hingga mekanisme pertanggungjawaban tertentu sesuai aturan perusahaan.

Dengan demikian, mekanisme penyelesaian sengketa pada layanan Green SM umumnya dilakukan melalui jalur non-litigasi dengan melibatkan perusahaan sebagai pihak yang memfasilitasi penyelesaian klaim kerugian yang dialami korban (Gunawan, 2023).

Penyelesaian sengketa akibat kecelakaan lalu lintas yang melibatkan armada Green SM pada dasarnya dapat dilakukan melalui jalur litigasi maupun non-litigasi. Jalur litigasi ditempuh melalui proses peradilan apabila para pihak tidak mencapai kesepakatan mengenai ganti rugi (Latianingsih & others, 2025). Sebaliknya, jalur non-litigasi dilakukan melalui negosiasi, mediasi, atau penyelesaian langsung antara perusahaan dan pihak yang dirugikan. Dalam praktiknya, penyelesaian sengketa kecelakaan transportasi online lebih banyak dilakukan melalui jalur non-

litigasi karena dinilai lebih cepat, sederhana, dan memberikan manfaat bagi para pihak (Latianingsih & others, 2025). Pihak korban umumnya mengajukan klaim kepada perusahaan transportasi dengan melampirkan dokumen pendukung seperti laporan kepolisian, bukti kerusakan, dokumentasi kejadian, dan estimasi biaya kerugian (Apippullah et al., 2024). Setelah dilakukan verifikasi, perusahaan dapat memberikan kompensasi sesuai hasil penilaian terhadap kerugian yang terjadi (Fadillah, 2023).

Mekanisme tersebut sejalan dengan prinsip penyelesaian sengketa secara musyawarah sebagaimana berkembang dalam praktik hukum perdata di Indonesia (Seno, 2023). Akan tetapi, penyelesaian secara non-litigasi sering menimbulkan persoalan apabila tidak terdapat standar yang jelas mengenai besaran ganti rugi maupun batas tanggung jawab perusahaan terhadap kerugian yang dialami korban (Fahrudin et al., 2024). Dalam kasus kecelakaan Green SM yang mengakibatkan kerusakan restoran atau tempat usaha, pihak yang dirugikan tidak hanya mengalami kerugian fisik berupa kerusakan bangunan, tetapi juga dapat mengalami kerugian ekonomi akibat terganggunya aktivitas usaha (Sohns et al., 2023). Oleh karena itu, bentuk ganti rugi yang diberikan seharusnya tidak hanya mencakup biaya perbaikan bangunan, tetapi juga mempertimbangkan kerugian ekonomi yang secara langsung timbul akibat kecelakaan tersebut.

### **Bentuk Pertanggungjawaban Hukum Green SM terhadap Kerugian Akibat Human Error Pengemudi**

Tanggung jawab hukum perusahaan terhadap kerugian akibat kecelakaan dapat dianalisis berdasarkan ketentuan Pasal 1365 dan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pasal 1365 KUHPerdata mengatur bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain mewajibkan pelaku untuk mengganti kerugian tersebut (Arifin, 2024). Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, pengemudi yang lalai dapat dikategorikan sebagai pihak yang melakukan perbuatan melawan hukum apabila kelalaiannya menyebabkan kerugian bagi pihak lain (Republik Indonesia, 2009). Selain itu, Pasal 1367 KUHPerdata mengatur bahwa seseorang atau badan hukum dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang ditimbulkan oleh orang-orang yang berada di bawah pengawasannya (Rahmawati, 2025). Ketentuan ini menjadi dasar hukum untuk menilai tanggung jawab perusahaan transportasi terhadap tindakan pengemudi yang menjalankan kegiatan operasional perusahaan.

Dalam hubungan hukum antara perusahaan transportasi dan pengemudi, perusahaan memiliki kewajiban untuk melakukan pengawasan, pembinaan, serta memastikan bahwa pengemudi menjalankan tugasnya sesuai standar keselamatan yang berlaku (Purba, 2017). Oleh karena itu, apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi dalam menjalankan tugas operasionalnya, perusahaan dapat dimintai pertanggungjawaban terhadap kerugian yang dialami pihak ketiga (Rahmawati, 2025). Bentuk tanggung jawab perusahaan dapat berupa (Mantili, 2019):

- ❖ Pemberian ganti rugi atas kerusakan harta benda milik korban.
- ❖ Pembayaran biaya perbaikan bangunan atau tempat usaha yang mengalami kerusakan.
- ❖ Penyelesaian klaim melalui mekanisme mediasi atau negosiasi.
- ❖ Pemberian santunan kepada korban sesuai kebijakan perusahaan.
- ❖ Penerapan langkah-langkah preventif guna mencegah terulangnya kecelakaan serupa.

Tanggung jawab perusahaan tersebut merupakan bentuk perlindungan hukum bagi masyarakat yang mengalami kerugian akibat operasional layanan transportasi berbasis aplikasi (Kusuma, 2024). Pasal 1365 KUHPerdata menyatakan bahwa setiap perbuatan melawan hukum yang menimbulkan kerugian kepada orang lain mewajibkan pelakunya untuk mengganti kerugian tersebut (Kereh, 2021). Berdasarkan ketentuan ini, pengemudi yang lalai dalam mengoperasikan

kendaraan sehingga menimbulkan kecelakaan dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata.

Namun demikian, dalam operasional transportasi berbasis aplikasi terdapat hubungan hukum antara perusahaan dan pengemudi yang menyebabkan tanggung jawab tidak hanya dibebankan kepada pengemudi (Nugraha et al., 2025). Pasal 1367 KUHPPerdata memberikan dasar bahwa seseorang atau badan hukum dapat bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh pihak yang berada di bawah pengawasannya. Meskipun sebagian perusahaan transportasi online menempatkan pengemudi sebagai mitra, dalam praktik operasional Green SM terdapat unsur pengawasan, pengaturan sistem kerja, penggunaan atribut perusahaan, serta pengoperasian kendaraan milik perusahaan (Syam et al., 2020). Kondisi tersebut menunjukkan adanya keterkaitan yang cukup kuat antara tindakan pengemudi dengan kegiatan usaha perusahaan.

Dengan demikian, apabila kecelakaan terjadi saat pengemudi menjalankan aktivitas operasional perusahaan, maka Green SM memiliki tanggung jawab hukum untuk memberikan perlindungan dan penyelesaian kepada pihak yang dirugikan. Bentuk tanggung jawab tersebut dapat berupa pembayaran ganti rugi, penyelesaian klaim, maupun pemberian kompensasi lainnya sesuai dengan tingkat kerugian yang dialami korban.

## KESIMPULAN DAN SARAN

Kecelakaan yang melibatkan armada Green SM dapat disebabkan oleh berbagai faktor, namun faktor manusia (*human error*) merupakan penyebab yang paling dominan. Faktor tersebut meliputi kelelahan pengemudi, kurangnya konsentrasi, serta kelalaian dalam mematuhi ketentuan lalu lintas. Selain itu, faktor operasional seperti keterbatasan fasilitas pengisian daya kendaraan listrik juga dapat memengaruhi efektivitas kerja pengemudi dan berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Penyelesaian sengketa akibat kelalaian pengemudi pada layanan Green SM umumnya dilakukan melalui mekanisme non-litigasi yang diawali dengan pelaporan kepada kepolisian, pelaporan kepada perusahaan, pengajuan klaim oleh korban, verifikasi klaim, hingga pemberian ganti rugi oleh perusahaan. Berdasarkan Pasal 1365 dan Pasal 1367 KUHPPerdata, perusahaan dapat dimintai pertanggungjawaban atas kerugian yang ditimbulkan oleh pengemudi dalam menjalankan operasional perusahaan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Apippullah, A., Wardani, N. K., & others. (2024). PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KERUGIAN KONSUMEN ATAS CACAT TERSEMBUNYI PADA PEMBELIAAN KENDARAAN BEKAS ONLINE BERDASARKAN UU NO 8 TAHUN 1999. *Commerce Law*, 4(2), 413–421.
- Arifin, Z. (2024). Pertanggungjawaban Perusahaan Transportasi Online terhadap Kerugian Pihak Ketiga. *Jurnal Ius Constituendum*, 9(1).
- CNN Indonesia. (2026). *{Green SM} Resmi Beroperasi di Indonesia*. <https://www.cnnindonesia.com>
- DetikOto. (2026). *Kecelakaan yang Melibatkan Armada Taksi Listrik*. <https://oto.detik.com>
- Engkolan, A., & Sudiro. (2024). Perlindungan Konsumen terhadap Interaksi Digital dalam Layanan Transportasi Online. *Jurnal Hukum Bisnis Indonesia*, 8(2).
- Enriansyah, E., & others. (2025). Kerusakan Lingkungan Sebagai Kerugian Keuangan Negara dalam Tindak Pidana Korupsi. *Juridische: Jurnal Penelitian Hukum*, 2, 91–105.
- Fadillah, N. (2023). Prinsip Peradilan Bebas dan Tidak Memihak dalam Negara Hukum: Studi Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 53/PUU-XIV/2017 Mengenai Verifikasi Partai Politik. *Lex Renaissance*, 8(1), 1–19.
- Fahrudin, R. M. R., Altin, H., & Alwan, S. (2024). FUNGSI JAKSA PENGACARA NEGARA DALAM

- PENEGAKAN HUKUM NON LITIGASI PADA PELAKSANAAN PROGRAM JAMINAN SOSIAL KETENAGAKERJAAN. *Journal of Syntax Literate*, 9(12).
- Green SM Indonesia. (n.d.). *Tentang {Green SM Indonesia}*. <https://www.green-sm.com/id>
- Gunawan, R. (2023). Penyelesaian Sengketa Non-Litigasi dalam Transportasi Online. *Jurnal Lex Renaissance*, 8(4).
- Ibrahim, J. (2005). *Teori dan Metode Penelitian Hukum Normatif*. Bayumedia.
- Kereh, I. (2021). Tanggung Jawab Pengangkut Memberikan Ganti Rugi Terhadap Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Lex Privatum*, 9(2).
- Kim, H., Kim, D.-W., & Kim, M.-K. (2022). Economics of charging infrastructure for electric vehicles in Korea. *Energy Policy*, 164, 112875.
- Kompas.com. (2026). *Insiden Taksi Listrik di Perlintasan Kereta Api*. <https://www.kompas.com>
- Kristiana, T., Pierce, L., Baldino, C., & Schmidt, J. (2024). Charging Indonesia's Vehicle Transition: Infrastructure Needs for Electric Passenger Cars in 2030'. *International Council on Clean Transportation*.
- KUHP: Kitab UU Hukum Perdata. (n.d.). *Pasal 1365*.
- Kusuma, P. (2024). Tanggung Jawab Hukum Perusahaan terhadap Mitra Pengemudi. *Jurnal Arena Hukum*, 17(1).
- Latianingsih, D., & others. (2025). Perlindungan Konsumen pada Layanan Transportasi Online di Indonesia. *Jurnal Hukum Dan Pembangunan*, 55(1).
- Liputan6.com. (2026). *Kecelakaan Taksi Online Menabrak Bangunan Usaha*. <https://www.liputan6.com>
- Mamudji, S., & Soekanto, S. (2003). Penelitian Hukum Normatif suatu tinjauan singkat. *Jakarta: Raja Grafindo Persada*, 1.
- Mantili, R. (2019). Tanggung Jawab Renteng Ganti Kerugian Immateriil Atas Perbuatan Melawan Dihubungkan Dengan Asas Kepastian Hukum. *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 4(1), 88–111.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.
- Marzuki, P. M. (2019). *Penelitian Hukum*. Kencana.
- Muhaimin. (2020). *Metode Penelitian Hukum*. Mataram University Press.
- Nugraha, R., Tahir, M., & Azzaulfa, N. (2025). Perlindungan Konsumen di Era Digital dalam Praktik Bisnis Transportasi Online. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 22(1).
- Nurrahmawati, T. V., & Faslah, R. (2025). Analisis Kebijakan Monopoli Dan Persaingan Bisnis Dalam Sektor Transportasi: Kasus Pt. Kereta Api Indonesia. *Jurnal Kajian Hukum Dan Pendidikan Kewarganegaraan*, 1(3), 285–290.
- Purba, H. (2017). Mewujudkan keselamatan penerbangan dengan membangun kesadaran hukum bagi stakeholders melalui penerapan safety culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(1), 95–110.
- Rahmawati, S. (2025). Analisis Hubungan Hukum antara Perusahaan dan Pengemudi Transportasi Online. *Jurnal Perspektif Hukum*, 21(2).
- Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Rudijanto, M. N. (2025). Regulatory Gaps and the Emerging Risk of Electric Vehicle Battery Fires in Indonesia. *JIIHK*, 7(1), 356–366.
- Safitri, T. S., Yeo, H., Wang, C., & Woo, S. (2025). Electric vehicle charging infrastructure for extreme climates: case study of taxis in Jakarta, Indonesia. *International Journal of Urban Sciences*, 1–28.
- Seno, B. (2023). Perlindungan Konsumen terhadap Jasa Transportasi Online. *Jurnal RechtsVinding*,

12(3).

- Sohns, T. M., Aysolmaz, B., Figge, L., & Joshi, A. (2023). Green business process management for business sustainability: A case study of manufacturing small and medium-sized enterprises (SMEs) from Germany. *Journal of Cleaner Production*, 401, 136667.
- Syam, C. M., Atalim, S., & others. (2020). Praktek Eksekusi Aset Perusahaan Debitor Pailit Menurut Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan Dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (Studi Kasus Putusan Nomor 11/Pdt. Sus-Pailit/2017/Pn. Niaga. Smg). *Jurnal Hukum Adigama*, 3(2), 616–636.
- Widitya, R. A., Yuwono, F. S. P., & Saleh, M. Z. (2024). Strategi pemasaran mobil konvensional dan mobil listrik di pasar Indonesia. *Trending: Jurnal Manajemen Dan Ekonomi*, 2(1), 37–54.