

**IMPLEMENTASI PASAL 106 AYAT 1 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN
GPS PRESPEKTIF MASLAHAH MURSALAH
(Studi Kasus Di Kota Malang)**

SKRIPSI

Oleh:

Venna Melindah

NIM 16220101



PROGAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG**

2020

**IMPLEMENTASI PASAL 106 AYAT 1 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN
GPS PRESPEKTIF MASLAHAH MURSALAH
(Studi Kasus Di Kota Malang)**

SKRIPSI

Oleh:

Venna Melindah

NIM 16220101



PROGAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG**

2020

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah SWT,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 106 AYAT 1 UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGENDARA OJEK
ONLINE YANG MENGGUNAKAN GPS PRESPEKTIF
MASLAHAH MURSALAH
(Studi Kasus Di Kota Malang)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 7 Juli 2020
Penulis



Venna Melindah
16220101

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Venna Melindah NIM 16220101 Progam Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

**IMPLEMENTASI PASAL 106 AYAT 1 UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE
YANG MENGGUNAKAN GPS PRESPEKTIF MASLAHAH
MURSALAH
(Studi Kasus Di Kota Malang)**

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Mengetahui,
Ketua Progam Studi
Hukum Ekonomi Syariah

Malang, 8 Juli 2020

Dosen Pembimbing,

Dr. Fakhruddin, M.HI
NIP. 197408192000031002

Dr.H. Noer Yasin, M.HI.
NIP: 196111182000031001

PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi Saudara Venna Melindah, NIM 16220101, Mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul :

IMPLEMENTASI PASAL 106 AYAT 1 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP
PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN GPS PERSPEKTIF
MASLAHAH MURSALAH
(Studi Kasus di Kota Malang)

Telah dinyatakan lulus dengan nilai : B+

Malang, 23 September 2020



Melindah, S.H., M.Hum
NIP. 196512052000031001



**KEMENTRIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH**

Terakreditasi "B" SK BAN-PT Depdiknas Nomor: 021/BAN-PT/Ak-
XIV/S1/VIII/2011
Jl. Gajayana 50 Malang Telp. (0341) 551354 Fax. (0341) 572533
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id> E-mail: Syariah@uin-malang.ac.id

BUKTI KONSULTASI

Nama : Venna Melindah
Nim : 16220101
Progam Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Dr.H. Noer Yasin, M.HI.
Judul Skripsi : Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan GPS Prespektif *Maslahah Mursalah* (Studi Kasus Di Kota Malang)

No	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Kamis, 27 November 2019	Proposal Skripsi	
2	Jumat, 28 November 2019	ACC Proposal Skripsi	
3	Jumat, 14 Februari 2020	BAB I, II, III	
4	Senin, 17 Februari 2020	Revisi BAB I,II	
5	Sekasa, 18 Februari 2020	Revisi BAB III	
6	Senin, 29 Juni 2020	BAB IV	
7	Selasa, 30 Juni 2020	Revisi BAB IV	
8	Jumat, 3 Juli 2020	BAB V dan Abstrak	
9	Selasa, 7 Juli 2020	Revisi BAB V dan Abstrak	
10	Jumat. 10 Juli 2020	ACC Skripsi	

Malang, 8 Juli 2020
Mengetahui,
Ketua Progam Studi
Hukum Ekonomi Syariah

Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP 197408192000031002

MOTTO

﴿٦﴾ فَإِذَا فَرَغْتَ فَانصَبْ ﴿٧﴾ إِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا

Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu telah selesai (dari suatu urusan, kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain

(Al-Insyirah: 6-7)



KATA PENGANTAR

Alhamd li Allâhi Rabb al-‘Âlamîn, lâ Hawl Walâ Quwwat illâ bi Allâh al-‘Âliyy al-‘Âdhîm, dengan hanya rahmatMu serta hidayahNya penulisan skripsi yang berjudul **“Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan GPS Prespektif Masalah Mursalah (Studi Kasus Di Kota Malang)** dapat diselesaikan dengan curahan kasih sayangNya, kedamaian dan ketenangan jiwa. Sholawat dan salam kita haturkan kepada baginda kita yakni Nabi Muhammah SAW yang telah mengajarkan kita tentang dari alam kegelapan menuju alam terang menderang dalam kehidupan ini. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafa’at dari Beliau di hari akhir kelak. Amin.

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam proses penulisan laporan penelitian ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terimakasih tiada batas kepada:

1. Prof. Dr. Abd Haris, M.Ag. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
2. Dr. Saifullah, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
3. Dr. Fakhruddin, M.H.I. selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

4. Bapak Dr.H.Noer Yasin, M.HI., selaku dosen pembimbing skripsi.
Terimakasih penulis haturkan atas waktu yang telah di luangkan untuk memberikan bimbingan, arahan, serta motivasi selama penulis menempuh perkuliahan dan juga senantiasa sabar memberikan arahan, motivasi dan semangat hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
5. Ibu Nur Jannani, S.HI.,M.H. selaku dosen wali. Terimakasih penulis ucapkan atas waktu yang telah diluangkan untuk mendengarkan keluhan kesah penulis mulai dari bentuk kegagalan untuk maju, motivasi serta arahan yang membuat penulis semakin semangat selama menempuh perkuliahan hingga skripsi ini dapat terselesaikan.
6. Dewan Majelis Penguji skripsi yang telah menguji dan membantu dalam penyempurnaan skripsi ini.
7. Segenap Dosen Fakultas Syariah yang telah membina, mendidik, dan memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis. Semoga Allah Swt senantiasa menjadikan ilmu yang diberikan sebagai amal mulia dan pahala di akhirat kelak.
8. Segenap Staff Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
9. Para informan dan narasumber yang dengan ikhlas dan sabar menyempatkan waktunya untuk memberikan informasi demi berkelanjutan penelitian ini.
10. Kepada Bapak Sukirman dan Ibu Siti Urifah, selaku kedua orangtua penulis yang senantiasa memeberikan support berupa doa dan semangat yang tiada henti, bahkan pengorbanan yang tidak dapat terdefinisikan oleh

kata-kata. Terimakasih penulis haturkan atas segalanya dalam membimbing putra putrinya menjadi pribadi yang lebih baik.

11. Kepada Bapak Rajak, Bapak Bakar, Mak Sukinten, selaku kakek dan nenek serta saudara dari penulis yang selalu menasehati dan mendoakan penulis dengan ikhlas dan sabar, penulis haturkan terimakasih yang tak terhingga.
12. Kepada sahabat penulis Dewik, Faira, Picoh, Emil, Dita, Rikha, Helmi, Diyah,. Terimakasih telah menjadi keluarga selama di kota Malang, terimakasih telah mensupport, partner jalan-jalan, partner keluh kesah, partner tumpangan makan mandi dan masih banyak lagi., terimakasih telah menjadi teman yang senantiasa memotivasi dan telah hadir untuk mewarnai warna baru untuk kehidupan penulis, serta telah memberikan arti sesungguhnya apa itu sebuah pertemanan.
13. Kepada kontrakan emak-emak muslimah bukit cemara tidar. Selaku teman ricuh, teman tidur, teman suka jail, teman ghibah, teman segalanya. Terimakasih telah menjadi keluarga kedua di Malang yang selalu mensupport, menanyakan kapan selesai skripsi, selalu menasehati kala ada kebimbangan, diperhatikan seperti saudara sendiri, pokoknya the best friend. Terimakasih selalu memotivasi dan menyemangati penulis hingga menuju tahap skripsi ini.
14. Kepada teman-teman Hukum Ekonomi Syariah angkatan 2016, terimakasih penulis ucapkan karena telah memberikan dukungan, terimakasih telah berjuang bersama sejak maba, terimakasih atas pengalaman, keceriaan, kekompakan dan semuanya yang tidak akan

pernah penulis lupakan. Semoga kita semua diberikan kelancaran, kemudahan, dan kesuksesan untuk menggapai cita-cita yang kita harapkan masing-masing.

15. Kepada orang-orang yang selalu menanyakan bagaimana kabar skripsi, terimakasih penulis ucapkan karena telah memberikan inspirasi dan semangat untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
16. Serta seluruh pihak yang tidak bisa disebutkan dalam skripsi ini, semoga mendapatkan balasan amal kebaikan dari Allah Swt.

Semoga skripsi ini bisa bermanfaat bagi semua pembaca, khususnya bagi kami. Di sini penulis sebagai manusia biasa yang tak pernah luput dari salah dan dosa, menyadari bahwasannya skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharap kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 02 Februari 2020
Penulis

Venna Melindah
NIM. 16220101

PEDOMAN TRANSLITERASI

Transliterasi adalah pemindahan alihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia(Latin), bukan terjemah bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *goodnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transtilerasi.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang standar internasional. Nasional maupun ketentuan yang khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggggunakan EYD plus yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, 22 Januari 1998, No. 159/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi bahasa Arab (*A Guidge Arabic Transliteration*), INIS Fellow 1992.

A. Konsonan

أ	= tidak dilambangkan	ض	= dl
ب	= b	ط	= th
ت	= t	ظ	= dh
ث	= ts	ع	= '(koma menghadap ke atas)

ج	= j	غ	= gh
ح	= h	ف	= f
خ	= kh	ق	= q
د	= d	ك	= k
ذ	= dz	ل	= l
ر	= r	م	= m
ز	= z	ن	= n
س	= s	و	= w
ش	= sy	ء	= H
ص	= sh	ي	= Y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma (‘), berbalik dengan koma (‘) untuk mengganti lambang “ع”.

B. Vokal, Panjang, dan Diftong

Setiap penulisan Bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vocal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u”. sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vocal (a) panjang = â	misalnya قال	menjadi qâla
Vocal (i) panjang = î	misalnya قيل	menjadi qîla
Vocal (u) panjang = û	misalnya دون	menjadi dûna

Khusus untuk bacaan ya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i” melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya' nisbat di akhirnya. begitu juga dengan suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay” seperti contoh berikut:

Diftong (aw) = و misalnya قول menjadi qawlun

Diftong (ay) = ي misalnya خير menjadi khayrun

C. Ta' Marbuthah (ة)

Ta' Marbuthah (ة) ditransliterasikan dengan “ṭ” jika di tengah kalimat, tetapi ta' marbuthah (ة) tersebut berada di akhir kalimat, maka di transliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة المدرسة menjadi *al-risâlah al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlâf ilayh*, maka di transliterasikan dengan menggunakan “ṭ” yang di sambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya في رحمة الله menjadi *fii rahmatillâh*.

D. Kata Sandang dan Lafadh al-Jalalah

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan, contoh:

1. Al-Imâm al- Bukhâriy mengatakan...
2. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan..
3. *Masyâ' Allah kâna wa mâ lam yasyâ' lam yakun*
4. *Billah 'azza wa jalla.*

E. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Bila terletak di awal kata, hamzah tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh : شيء - syai'un أمرت - umirtu

تأخذون - ta'khudzuna

F. Penulisan kata

Pada prinsipnya setiap kata, baik *fi'il* (kata kerja), *isim* atau *huruf*, ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain, karena ada huruf Arab atau harakat yang dihilangkan, maka dalam transliterasi ini penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh : وان الله هو خير الرازقين - wa innallaha lahuwa khairur-raziqin

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti yang berlaku dalam EYD, diantaranya huruf capital digunakan untuk menuliskan oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh : ان اول بيت وضع للناس = inna Awwala baitin wu dli'a linnasi.

وما نُحَدِّ الا رسول = wa maa Muhammadun illa Rasul

Penggunaan huruf kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan arabnya memang lengkap demikian dan jika penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, maka huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh : نصر من الله فتح قريب = nasrun minallahi fathun qarib

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan ilmu tajwid.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN BUKTI KONSULTASI.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
HALAMAN MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	xi
DAFTAR ISI	xvi
DAFTAR TABEL	xix
ABSTRAK	xx
ABSTRACT	xxi
منخص البحث.....	xxii
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Sistematika Pembahasan	7
F. Definisi Operasional	8
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	11

B.	Kajian Teori	18
1.	Pengaturan Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18
2.	Konsep Keselamatan Jalan	20
3.	Konsep Pengangkutan atau Transportasi Umum	21
4.	Jasa Transportasi <i>Online</i>	23
5.	GPS (<i>Global Positioning System</i>)	33
6.	<i>Maslahah Mursalah</i>	35

BAB III METODE PENELITIAN

A.	Jenis Penelitian	44
B.	Pendekatan Penelitian	44
C.	Metode Penentuan Subyek	45
D.	Lokasi Penelitian	46
E.	Jenis dan Sumber Data	46
F.	Metode Pengumpulan Data	47
G.	Metode Pengolahan Data	51

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A.	Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan Aplikasi GPS Di Kota Malang	55
B.	Tinjauan Masalah Mursalah Terhadap Penggunaan Aplikasi GPS Oleh Para Ojek Online di Kota Malang	74

BAB V PENUTUP

A.	Kesimpulan	83
----	------------------	----

B. Saran.....	84
DAFTAR PUSTAKA	85
LAMPIRAN.....	90
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	96



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Penindakan HP	62
Tabel Diagram 1.2 Jenis kendaraan terlibat	64
Tabel 1.3 Data kecelakaan tiap bulan	65
Tabel 1.4 Data penyebab faktor berdasarkan pengemudi	65



ABSTRAK

Venna Melindah, 16220101, 2020. ***Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan GPS Prespektif Masalah Mursalah (Studi Kasus di Kota Malang)***, Skripsi, Progam Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing: Dr.Noer.Yasin.M.HI.

Kata Kunci: Penggunaan GPS, Ojek Online, Masalah Mursalah

Latar belakang penelitian skripsi adalah dikarenakan banyaknya pengendara ojek *online* yang masih menggunakan fitur GPS di *handphone* dalam berkendara. Padahal penggunaan *handphone* termasuk mekakukan aktifitas lain yang bisa menimbulkan konsentrasi tidak wajar saat berkendara. Hal tersebut menarik penulis untuk meneliti terkait dengan implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan GPS di Kota Malang prespektif *masalah mursalah*.

Fokus penelitian dalam skripsi ini adalah: 1) Bagaimana implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan terhadap pengendara ojek *online* penguna aplikasi GPS (*Global Positioning System*) di Kota Malang? 2) Bagaimana tinjauan Masalah Mursalah tentang penggunaan aplikasi GPS oleh pengendara ojek *online* di kota Malang ?

Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan data sekunder dengan melakukan wawancara langsung, studi dokumentasi dan observasi. Analisis data dilakukan dengan cara mengumpulkan dan memveritifikasi data yang diperoleh dari lapangan, editing, klarifikasi, veritifikasi, analisis dan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertama implementasi penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang masih belum sesuai dengan Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena dalam faktanya dari pengendara ojek *online* masih banyak yang menggunakan *handphone* saat berkendara dan menganggap GPS adalah alat utama dalam menjalankan pekerjaannya. Kedua penggunaan GPS termasuk keadaan yang bisa membahayakan diri sendiri dan orang lain tetapi penggunaan GPS juga sangat dibutuhkan bagi profesi pekerjaan ojek *online*, kondisi darurat tersebut memperbolehkan adanya penggunaan GPS dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan dan memberi kemudahan bagi pemenuhan kebutuhan hidup manusia sesuai hakikat pokok *masalah mursalah*.

ABSTRACT

Venna Melindah, 16220101,2020. **Implementation of Article 106 Subsection (1) Act Number 22 of Year 2009 about Traffic and Road Transport to Online Motorcycle Taxi Drivers Utilization Global Positioning System in the Malang City Prespective Maslahah Mursalah**, Thesis, Study Progam of Syaria Economic Law, Fakultas Syariah, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang, Advisor: Dr.Noer.Yasin.M.HI.

Keywords: *Maslahah Mursalah*, Utilization GPS, Online Motorcycle Taxi

The background of this thesis research is because many of online motorcycle taxi drivers who still use the GPS (Global Positioning System) feature on mobile phones in driving. Though the use of mobile phones, including carrying out other activities that can cause unnatural concentration when driving. It is interesting for the writer to examine the implementation of article 106 paragraph 1 of Law Number 22 Year 2009 for online motorcycle taxi drivers who use GPS in Malang City, from the perspective of the problematic problem.

The focus of the research in this thesis is: 1) How is the implementation of Article 106 Paragraph 1 of the Law on Road Traffic and Transport to online motorcycle taxi riders who use GPS applications in Malang City? 2) How does *Maslahah Mursalah* review about using GPS applications by online motorcycle taxi drivers in the city of Malang?

The research method in my thesis is empirical juridical using sociological. Data collected in the form of primary data and secondary data by conducting direct interview, documentation study and observation. Data analysis was carried out by collecting and verifying data obtained from the field, editing, clarification, verification, analysis and conclusions.

The results showed that the first implementation of the use of GPS by online motorcycle taxi drivers in Malang was still not in accordance with Article 106 paragraph 1 of the Law on Road Traffic and Transportation because in fact there were many online motorcycle taxi drivers who used cellphones while driving and considered GPS as a tool major in carrying out his work. Second, the use of GPS includes conditions that can endanger yourself and others, but the use of GPS is also very necessary for the profession of online motorcycle taxi, the emergency condition allows the use of GPS with the aim of meeting the needs and making it easy for the fulfillment of human needs according to the nature of the problem of the masses.

مستخلص البحث

فيينا مالينداه ، 16220101، 2020. تنفيذ المادة 106 الفقرة 1 من القانون رقم 22 لسنة 2009 بشأن حركة المرور والنقل البري ضد سائقي تاكسي عبر الإنترنت باستخدام نظام تحديد المواقع العالمي في مدينة مالانج مرسله مسلحة ، أطروحة ، برنامج دراسة القانون الاقتصادي الشرعي ، كلية الشريعة ، الجامعة الإسلامية الحكومية (UIN) مولانا مالك إبراهيم مالانج ، المشرف: دكتور نور.

الكلمات المفتاحية: استخدام نظام GPS ، تاكسي عبر الإنترنت ، المصلحة المرسله

تعود خلفية بحث الأطروحة إلى العدد الكبير من راكبي سيارات الأجرة على الإنترنت الذين ما زالوا يستخدمون ميزة GPS على الهواتف المحمولة أثناء القيادة. على الرغم من استخدام الهواتف المحمولة ، بما في ذلك القيام بأنشطة أخرى يمكن أن تسبب تركيزًا غير طبيعي عند القيادة. من المثير للكتاب أن يفحص تنفيذ المادة 106 الفقرة 1 من القانون رقم 22 لسنة 2009 لسائقي سيارات الأجرة على الإنترنت الذين يستخدمون GPS في مدينة مالانج ، من منظور المشكلة الإشكالية.

يركز البحث في هذه الأطروحة على: (1) كيف يتم تطبيق المادة 106 الفقرة 1 من قانون المرور والنقل على سائقي سيارات الأجرة عبر الإنترنت الذين يستخدمون تطبيقات GPS نظام تحديد المواقع العالمي في مدينة مالانج؟ (2) كيف يستعرض مسلح مرسله استخدام تطبيقات GPS من قبل سائقي سيارات الأجرة على الإنترنت في مدينة مالانج؟

طريقة البحث المستخدمة هي قضائية تجريبية باستخدام المناهج الاجتماعية والقانونية والمفاهيمية. تم جمع البيانات في شكل بيانات أولية وبيانات ثانوية عن طريق إجراء مقابلة مباشرة ودراسة توثيق وملاحظة. تم تحليل البيانات من خلال جمع والتحقق من البيانات التي تم الحصول عليها من الميدان ، والتحرير والتوضيح والتحقق والتحليل والاستنتاجات.

أظهرت النتائج أن التنفيذ الأول لاستخدام GPS من قبل سائقي سيارات الأجرة للدراجات النارية عبر الإنترنت في مالانج لا يزال غير متوافق مع الفقرة 1 من المادة 106 من قانون حركة المرور والنقل لأنه في الواقع كان هناك العديد من سائقي سيارات الأجرة للدراجات النارية عبر الإنترنت الذين استخدموا الهواتف المحمولة أثناء القيادة واعتبروا GPS كأداة الرئيسية في تنفيذ عمله. ثانيًا ، يتضمن استخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) ظروفًا يمكن أن تعرض نفسك الآخرين للخطر ، ولكن استخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) ضروري أيضًا لمهنة تاكسي الدراجات النارية عبر الإنترنت ، تسمح حالة الطوارئ باستخدام نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) بهدف تلبية الاحتياجات وتسهيل تلبية الاحتياجات البشرية وفقًا لطبيعة مشكلة الجماهير . .

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Saat ini terdapat fenomena ojek yang cukup menyita perhatian masyarakat yaitu ojek berbasis aplikasi atau online seperti go-jek, grab, maxim dsb. Fenomena ojek *online* kini makin digemari masyarakat, sebab angkutan tersebut mempunyai karakteristik tersendiri bagi pemakai dan penggunaanya. Yakni seperti efisiensi dalam hal waktu, cepat dan mudah hanya tinggal memesannya melewati aplikasi telepon genggamnya masing-masing, memiliki ciri khas tersendiri seperti jaket yang berwarna hijau serta logo masing-masing aplikasi. Hal tersebut merupakan perkembangan ojek saat ini, dan telah berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, dengan bergabung dengan ojek *online* maka akan memiliki penghasilan tambahan dan tidak terikat waktu kerja.

Di dalam Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Konsentrasi disini memang tidak dijelaskan secara terperinci tetapi memang dari segi aspek hukumnya melakukan kegiatan saat berkendara yang bisa mengurangi konsentrasi memang dilarang dan mempunyai sanksi tersendiri.

Fakta yang terjadi di Kota Malang menunjukkan bahwa beberapa pengemudi ojek *online* berpendapat bahwa keberadaan GPS saat

melakukan berkendara merupakan hal yang dapat mengganggu konsentrasi. Ketika saat fokus menggunakan GPS dengan faktor tidak mengetahui jalan sama sekali, orang yang berasal dari luar Malang, orang yang sudah berusia yang belum terlalu paham tentang penggunaan handphone yang memang sangat bergantung pada GPS di depannya saat melakukan aktifitasnya sebagai ojek *online*.

Adanya peraturan tersebut menyebabkan konsekuensi besar terhadap para pengusaha ataupun pengemudi transportasi online seperti Grab-bike dan Gojek secara tidak langsung menganggap bahwa aktivitasnya mencari nafkah telah dirugikan secara konstitusional. Yang digunakan pengendara transportasi *online* menggunakan *handphone* saat berkendara lain bisa jadi karena ada notifikasi penumpang yang ingin memesannya, dan disisi lain aplikasi GPS (*Global Positioning System*) atau *Google Maps* tersebut sangat perlu bagi pengendara untuk mencari alamat penumpang yang ingin dituju.

Tidak menutup kemungkinan apabila GPS digunakan dengan cara yang salah dalam hal ini adalah penggunaan dengan tidak wajar sebagaimana yang dimaksudkan oleh Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka akan memungkinkan penambahan angka kecelakaan.

Kecelakaan akibat penggunaan GPS dengan cara tidak wajar karena dalam berkendara bagian tubuh yang paling bekerja keras secara umum adalah otak dan mata. Pada bagian otak tentu menuntun seseorang yang berkendara melakukan konsentrasi penuh, kemudian mata adalah

organ yang menuntun seorang pengendara untuk menentukan pengelihatian atas lika-liku jalan agar tidak timbul kecelakaan.

Faktanya di Kota Malang sudah ada kecelakaan ringan yang dialami pengguna ojek *online* yang menggunakan GPS saat berkendara, kecelakaan ringan yang dimaksud seperti halnya menabrak bagian belakang kendaraan yang disebabkan karena kelelahan dan terlalu fokus dalam melihat GPS. Terdapat kasus penilangan di Kota Malang karena menggunakan telepon dalam berkendara. Pihak kepolisian juga sudah menindak ratusan pengendara motor dari aspek mengganggu konsentrasi dan tidak wajar yang akhirnya melanggar Pasal 283 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dan dikenai ancaman hukuman penjara selama tiga bulan atau denda tujuh ratus ribu rupiah. Disini juga mengatakan bahwa pentingnya peran pihak kepolisian untuk mengetahui hal tersebut.

Namun jika kedua hal tersebut dengan menggunakan aktifitas lain seperti halnya menggunakan GPS yang terdapat di ponsel maka secara langsung konsentrasi terpecah dan pengelihatian akan terbagi kemudian kecelakaan adalah konsekuensi logis yang akan terjadi. Secara garis besar terdapat empat faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu-lintas yakni manusia, kendaraan, jalan raya, lingkungan. Dilihat dari sumber permasalahan kecelakaan akibat penggunaan GPS terdapat dua hal kerugian yakni materiil dan immateril secara tidak wajar bisa menyebabkan kecelakaan ringan.

Sehingga tidak salah GPS (*Global Positioning System*) sangat membantu saat berkendara untuk menunjukkan arah manakala digunakan

secara wajar dan tepat. Apabila terdapat pelarangan terkait penggunaan GPS yang digunakan oleh para kendaraan bermotor khususnya go-jek ,grab-bike, maxim dalam mempermudah untuk melakukan aktifitasnya. Secara bahasa peraturan terkait Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 Ayat 1 jo Pasal 283 perlu pengkajian ulang tentang bagaimana implementasi penegakan hukum agar selain tetap menjaga esensi dari kemanfaatan GPS itu sendiri namun juga memelihara esensi dari keselamatan dalam berkendara dengan aktifitas yang wajar.

Konsentrasi pengendara motor memang sangat perlu diperhatikan jika kita menggunakan ponsel untuk berkendara sendirian tidak memungkinkan kecelakaan itu terjadi seperti kita hanya fokus kepada jalur *google maps* akhirnya terkadang pengendara motor tersebut tiba-tiba langsung belok tanpa menggunakan lampu belakang hal itu juga bisa merugikan pengendara sepeda motor lainnya, serta masih banyak yang menimbulkan hal-hal yang merugikan saat kita tidak berkonsentrasi dengan baik.

Namun pada faktanya, tidak semua pengemudi mengetahui lokasi atau titik yang dituju sehingga pengendara membutuhkan GPS sebagai alat bantu, sedangkan penggunaan GPS oleh pengemudi dapat menyebabkan hilang atau menurunnya konsentrasi pengendara/pengemudi. Dalam Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan mengenai anjuran mengemudikan kendaraan bermotor secara wajar dan penuh konsentrasi. Sedangkan

apabila ditinjau dari segi masalahnya maka hal tersebut memberi kemanfaatan kepada pengemudi ojek *online* karena memberi informasi terkait lokasi yang dituju.

Dalam hal ini peneliti tertarik untuk meneliti tentang penggunaan GPS oleh pengendara go-jek, grab-bike serta maxim di Kota Malang. Peneliti memilih objek penelitian tersebut karena merupakan layanan jasa berbasis *online* tersebut yang paling banyak dipakai oleh masyarakat di Kota Malang. Kemudian dalam hal ini peneliti memilih kota Malang karena jumlah penduduknya terdiri dari penduduk asli Kota Malang dan pendatang dari berbagai daerah.

Kemudian pada umumnya pendatang di Kota Malang kebanyakan mahasiswa dan ditambahi dengan pekerja, para pendatang tersebut mayoritas tidak mempunyai kendaraan pribadi sehingga sangat membutuhkan aplikasi layanan jasa berbasis aplikasi seperti go-jek, grab-bike, maxim demi kelancaran dalam melakukan aktifitas. Penduduk Kota Malang semakin padat dan membuat banyak penggunaan baik sebagai pengemudi ojek *online* maupun sebagai penumpang aplikasi jasa layanan transportasi berbasis *online*.

Berdasarkan uraian di atas peneliti ingin meneliti tentang bagaimana pelaksanaan pasal tersebut di Kota Malang dengan menggunakan aplikasi GPS dan dilihat dari prespektif *masalah mursalah*, yang akhirnya tertarik untuk mengambil judul “Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Motor Ojek *Online* Yang

Menggunakan GPS Prespektif *Maslahah Mursalah* (Studi Kasus di Kota Malang".

A. Rumusan Masalah

1. Bagaimana implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengendara ojek *online* pengguna aplikasi GPS (*Global Positioning System*) di Kota Malang ?
2. Bagaimana tinjauan *Maslahah Mursalah* tentang penggunaan aplikasi GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang ?

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini:

1. Untuk mendeskripsikan praktik Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengendara motor ojek *online* yang menggunakan GPS saat berkendara di wilayah hukum Kota Malang.
2. Untuk mendeskripsikan praktik penggunaan GPS (*Global Positioning System*) pengendara motor ojek *online* terhadap penggunaan aplikasi GPS ditinjau berdasarkan *Maslahah Mursalah*.

C. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
 - a. Memberi wawasan mengenai implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengendara motor ojek *online* yang menggunakan GPS (*Global Positioning System*) di Kota Malang.

- b. Mengetahui dan memberikan gambaran mengenai praktik pengendara motor ojek *online* terhadap penggunaan aplikasi GPS (*Global Positioning System*) ditinjau berdasarkan *Maslahah Mursalah*.

2. Manfaat Praktis

Di harapkan melalui hasil penelitian ini, dapat memberikan masukan serta pemikiran terhadap permasalahan yang ada bagi para penegak hukum dan masyarakat, khususnya pengendara *online* yang ada di Kota Malang. Mengenai hukum menggunakan aplikasi GPS saat mengendarai motor berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maslahah Mursalah*.

D. Definisi Operasional

Beberapa hal penting yang harus diketahui dari uraian sebelumnya, peneliti ingin menjelaskan makna per variabel yang ada di tulisan yakni: variabel bebas dan variabel terikat.

1. Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Implementasi adalah penerapan atau pelaksanaan yang diartikan sebagai tindakan untuk menjalankan rencana yang telah dibuat. Sedangkan dalam Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) adalah pengaturan yang menjelaskan tentang penggunaan konsentrasi penuh dan wajar

saat melakukan berkendara dengan sepeda motor. Implementasi Pasal 106 UU LLAJ merupakan variabel bebas/variabel yang mempengaruhi.

2. Pengguna GPS Oleh Pengendara Ojek *Online*.

GPS (Global Positioning System) adalah penunjuk arah dalam sistem navigasi satelit. Sedangkan pengguna GPS adalah seseorang yang menggunakan dan mengaplikasikan GPS, seseorang yang dimaksud adalah para pengendara ojek *online* yang ada di Kota Malang. Pengguna GPS oleh pengendara ojek *online* merupakan kriteria atau responden maka dalam penelitian ini disebut dengan variabel terikat/variabel yang dipengaruhi.

E. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan pembahasan maka penulis menyusunnya ke dalam lima bab yang dalam hal ini akan diuraikan sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Pada bab I ini berisi tentang latar belakang masalah yaitu suatu uraian mengenai alasan dari dilakukannya penelitian ini kemudian, selanjutnya yaitu rumusan masalah untuk mengetahui pokok permasalahan yang akan dibahas, selanjutnya tujuan penelitian yang dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 106 Ayat 1 terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan GPS, selanjutnya manfaat

penelitian yang bertujuan untuk menambah wawasan bagi peneliti ataupun bagi para pengendara dan penumpang ojek *online*.

Bab II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini berisi penelitian terdahulu dan kajian teori. Penelitian terdahulu yang menjelaskan guna mengetahui persamaan dan perbedaan dengan penelitian yang sudah ada dan dijadikan sebagai rujukan untuk penelitian yang dilakukan oleh peneliti. Kajian teori yang berisi landasan teori yang menceritakan tentang konsep penelitian.

Bab III Metode Penelitian

Pada bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang terdiri dari jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data serta metode pengelolaan data.

Bab IV Hasil Penelitian dan Diskusi

Bab ini terdiri dari penjelasan dan deskripsi tentang hasil penelitian yang berupa, Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan GPS di Kota Malang dan tinjauan *masalah mursalah* tentang penggunaan aplikasi GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang.

Bab V Penutup

Pada bab ini peneliti menjelaskan kesimpulan seluruh pembahasan, serta saran-saran yang berguna untuk menyempurnakan penelitian ini dan kemudian ditutup dengan daftar pustaka.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu merupakan bagian terpenting dalam penelitian, hal ini dimaksudkan agar penulis dapat membedakan antara penelitian skripsi penulis dengan penelitian skripsi orang lain, serta dapat dijadikan pandangan atau acuan agar penelitian ini memiliki ciri khas dari penelitian sebelumnya, sehingga penulis terhindar dari tindakan kejahatan akademik seperti, *plagiasi*, *duplikasi*, dan *repetisi*. Dengan adanya penelitian terdahulu, juga dimaksudkan untuk menjaga *orisinalitas* penelitian skripsi yang dibuat.

- a. Skripsi karya Qurratu Aini, 2019, dari Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul “Implementasi Ketentuan Perlakuan Khusus Bagi Penyandang Disabilitas Oleh Pemerintah Melalui Pasal 242 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Prespektif Masalah (Studi Kasus di Terminal Arjosari Kota Malang)”¹. Dimana penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris dengan pendekatan penelitian kualitatif dengan metode studi lapangan yang dianalisis secara deskriptif dengan mencari data informan yang terdiri dari Koordinator Satuan Pelayanan Terminal A Arjosari Kota Malang Jawa Timur.

¹Qurratu Aini, “Implementasi Ketentuan Perlakuan Khusus Bagi Penyandang Disabilitas Oleh Pemerintah Melalui Pasal 242 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dan Prespektif Masalah (Studi Kasus Di Terminal Arjosari Kota Malang)” (Undergraduate Thesis, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2019).

Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa perlakuan khusus yang diberikan kepada Satuan Pelayanan Terminal A Arjosari Kota Malang kepada penyandang disabilitas yang meliputi aksesibilitas, prioritas pelayanan, dan fasilitas pelayanan masih belum memadai dan kurang lengkap karena belum sesuai dengan standart pelayanan menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sedangkan dalam prespektif masalahnya dapat diklarisifikasikan ke dalam *masalah al-Hajjiyah* dan *masalah al-Ammah*. Kesamaan penelitian ini adalah menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah*. Sedangkan perbedaannya terletak pada objek penelitian dan metode penelitian. Peneliti menggunakan jenis penilitian yuridis empiris dan yuridis sosiologis dan lebih fokus ke konsentrasi pengguna ojek *online* saat berkendara dengan menggunakan GPS.

- b. Skripsi karya Desi Kartikasari, 2019, dari Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Surakarta dengan judul “Layanan Transportasi Online Kendaraan Roda Dua Prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Masalah Mursalah (Studi Kasus di Surakarta, Sukoharjo dan Klaten)². Pada skripsi ini penelitian yang digunakan ialah penelitian kualitatif deskriptif dengan metode studi kasus. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, dokumentasi, dan observasi dengan analisis data deduktif. Hasil skripsi tersebut menyatakan bahwa dalam analisis Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

²Desi Kartikasari, “Layanan Transportasi Online Kendaraan Roda Dua Prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dan Masalah Mursalah(Studi Kasus Di Surakarta, Sukoharjo Dan Klaten) (Undergraduate Thesis, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Surakarta, 2019), [Http://Eprints.Iain-Surakarta.Ac.Id/4995/1/Desi%20Kartikasari_152111136_HES.Pdf](http://Eprints.Iain-Surakarta.Ac.Id/4995/1/Desi%20Kartikasari_152111136_HES.Pdf)

Angkutan Jalan bahwa sepeda motor bukan termasuk angkutan umum tetapi dipergunakan fungsinya sebagai angkutan umum yaitu Go-jek dan Grab. Jika dilihat dari masalah mursalah bagi customer dinilai sangat membantu dalam melancarkan aktifitas dan menjadi sumber penghasilan dan pekerjaan utama, sehingga *driver* sangat bergantung pada angkutan sepeda motor. Kesamaan dengan penelitian ini adalah membahas tentang layanan ojek *online* menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *masalah mursalah*. Sedangkan perbedaannya terletak pada jenis penelitian dan metode penelitian yang digunakan. Peneliti juga menggunakan jenis penelitian empiris dan yuridis sosiologis dan lebih fokus ke konsentrasi pengguna ojek online saat berkendara dengan menggunakan GPS.

- c. Skripsi karya Skripsi karya Yudhi Satria Siombing, 2016, dari Universitas Hasanuddin dengan judul “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Aplikasi Uber Dan Grab-car Sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi Online”³. Dimana penelitian ini adalah penelitian normatif yang didukung dengan data empiris yang berfokus kepada kedudukan hukum badan usaha uber dan grabcar dalam penyelenggaraan pengangkutan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun persamaan dari penelitian ini dengan yang hendak diteliti adalah penelitian ini adalah membahas dan menganalisis

³Yudhi Satria Siombing, “Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Aplikasi Uber Dan Grabcar Sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi Online” (Undergraduate Thesis, Universitas Hasanuddin, 2016),
[Http://Repository.Unhas.Ac.Id/Bitstream/Handle/123456789/20101/SKRIPSI%20FIKS.Pdf?Sequence=1](http://Repository.Unhas.Ac.Id/Bitstream/Handle/123456789/20101/SKRIPSI%20FIKS.Pdf?Sequence=1)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 serta obyek yang diteliti adalah angkutan berbasis *online*. Sedangkan perbedaan penelitian tersebut adalah peneliti menggunakan jenis penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Hasil penelitian skripsi tersebut menyatakan bahwa perlindungan hukum yang berupa tanggung jawab bagi pengguna jasa angkutan berbasis aplikasi *online* Uber dan Grab-car karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan, serta kewajiban untuk mengasuransikan tanggung jawabnya sudah terpenuhi.

- d. Skripsi karya Mahendra Agra Giantama, 2018, dari Universitas Islam Indonesia dengan judul "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan Go-Ride Yang Diselenggarakan Oleh PT Gojek Indonesia)"⁴. Dimana penelitian ini adalah penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan fakta, perundang-undangan, dan pendekatan konseptual. Pengumpulan data yang digunakan adalah dengan cara studi pustaka/dokumen, literatur dengan mengkaji peraturan perundang-undangan terkait. Persamaan dalam penelitian tersebut adalah obyek yang diteliti, sedangkan perbedaannya adalah peneliti menggunakan jenis penelitian empiris yang didukung dengan metode pengumpulan data dengan melakukan wawancara secara terstruktur dan terjun langsung ke lapangan. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa para pihak yang berkaitan dengan transportasi online khususnya layanan Go-ride dan

⁴Mahendra Agra Giantama, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi *Online* (Studi Layanan Go-Ride Yang Diselenggarakan Oleh PT Gojek Indonesia)" (Undergraduate Thesis, Universitas Islam Indonesia, 2018), <https://Dspace.Uii.Ac.Id/Handle/123456789/5772>

aplikasi gojek memiliki hubungan kemitraan tetapi tidak memiliki keterikatan antara bos dan pegawai. Sebagai penyedia layanan *driver* juga memiliki pertanggung jawaban atas kelalaian yang mengakibatkan kerugian pada konsumen. Perlindungan hukum yang sudah dijamin sesuai dengan Pasal 9 Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Pasal 234 (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

No	Nama, Tahun, Perguruan Tinggi, Judul	Hasil Penelitian	Persamaan Penelitian	Perbedaan Penelitian	
				Terdahulu	Sekarang
1.	Qurratu Aini, 2019, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Implementasi Ketentuan Perlakuan Khusus Bagi Penyandang Disabilitas Oleh Pemerintah Melalui Pasal 242 Undang-Undang Nomor 22	•Perlakuan khusus yang diberikan kepada Satuan Pelayanan Terminal A Arjosari Kota Malang kepada penyandang disabilitas belum sesuai dengan SOP UULJ •Prespektif masalahnya dapat diklarisifikasi ke dalam <i>masalah al-Hajjiah</i> dan <i>masalah al-</i>	•Menggunakan prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan <i>masalah mursalah</i>. •Jenis penelitian empiris. •Pengumpulan data. •Metode analisis data.	•Obyek yang diteliti penumpang disabilitas di terminal Arjosari Malang. •Lebih fokus ke Pasal 242 UULJ.	•Obyek yang diteliti pengendara ojek <i>online</i> yang menggunakan GPS di Kota Malang. •Lebih fokus ke Pasal 106 Ayat 1 UULJ.

	Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Prespektif Masalah (Studi Kasus di Terminal Arjosari Kota Malang	<i>Amma.</i>			
2.	Desi Kartikasari, 2019, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Surakarta, Layanan Transportasi Online Kendaraan Roda Dua Prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Masalah Mursalah (Studi Kasus di Surakarta, Sukoharjo dan Klaten)	• Sepeda Motor bukan termasuk angkutan umum tetapi dipergunakan fungsinya sebagai angkutan umum Go-Jek/Grab-Bike. • Dilihat masalah mursalah bagi customer dinilai sangat membantu dalam melakukan aktifitasnya.	• Membahas layanan transportasi berbasis <i>online</i>. • Prespektif UULJ dan <i>masalah mursalah</i>. • metode pengumpulan data yang digunakan.	• Peneliti ini hanya fokus membahas layanan kendaraan beroda dua, • Menggunakan penelitian kualitatif deskriptif dengan studi kasus.	• Peneliti lebih fokus terhadap Pasal 106 Ayat 1 UULJ. • Menggunakan jenis penelitian yuridis empiris pendekatan yuridis sosiologis.
3.	Yudhi Satria Siombing, 2016, dari Universitas Hasanuddin ,	• perlindungan hukum yang berupa tanggung jawab bagi pengguna jasa	• Obyek yang diteliti yakni angkutan berbasis aplikasi <i>online</i>.	• Prespektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen .	• Prespektif i Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan

	Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Aplikasi Uber Dan Grabcar Sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi Online	angkutan berbasis aplikasi <i>online</i> Uber dan Grab-car karena lalai dalam tanggung jawabnya sudah terpenuhi.		• Jenis penelitian normatif. • Teknik analisis data menggunakan perundang-undangan dan konseptual lalu kesimpulan.	<i>masalah mursalah.</i> • Jenis penelitian empiris dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. • Pengolahan data dengan pemeriksaan data, klarifikasi, konfirmasi, menganalisis lalu kesimpulan.
4.	Mahendra Agra Giantama, 2018, Universitas Islam Indonesia, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi <i>Online</i> (Studi Layanan Go-Ride Yang Diselenggarakan Oleh PT Gojek Indonesia)	• Layanan Go-ride dan Go-jek memiliki hubungan kemitraan tetapi tidak memiliki keterikatan. • <i>Driver</i> memiliki pertanggung jawaban atas kelalaian yang mengakibatkan kerugian pada konsumen.	• Membahas layanan transportasi <i>online</i>. • Menggunakan pendekatan perundang-undangan, koseptual dan sosiologis/fakta.	• Prespektif Undang-Undang Perlindungan Konsumen. • Jenis penelitian normatif.	• Prespektif Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan • Jenis penelitian yuridis empiris.

B. Kajian Pustaka

1. Pengaturan Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

a. Pengertian Lalu Lintas

Lalu lintas sendiri adalah salah satu unsur penting dalam setiap program untuk mengatur transportasi jalan raya agar bisa beroperasi secara efisien dan untuk meminimalkan angka kecelakaan. Transportasi merupakan suatu kebutuhan primer dalam kehidupan manusia, darah bagi perekonomian yang dibutuhkan paling mendasar saat ini.⁵ Seiring perkembangan zaman manusia dapat menciptakan kendaraan bermotor untuk memudahkannya dalam bertransportasi. Transportasi sendiri dibagi menjadi transportasi darat, transportasi laut, transportasi air dan transportasi udara.

Dan salah satu jenis transportasi yang paling dibutuhkan manusia saat ini untuk mendukung pergerakannya adalah sarana transportasi darat. Berdasarkan hal tersebut, kemudian dalam transportasi dikenal dengan istilah “lalu lintas”. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pengertian lalu lintas adalah “Gerak kendaraan dan orang di ruang jalan, dimana definisi

⁵Muhammad Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga Cet;5*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), 17.

kendaraan itu sendiri berarti suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.⁶

b. Tata Cara Berlalu Lintas

Tata cara dalam berlalu lintas yang meliputi⁷:

1. Ketertiban dan Keselamatan

a. Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- 1) Berperilaku tertib: dan atau
- 2) Mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan LLAJ atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

2. Jalur dan lalu lintas

a. Dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri.

b. Penggunaan jalan selain jalur sebelah kiri hanya dapat dilakukan apabila:

1. Pengemudi bermaksud akan melewati kendaran di depannya.
2. Diperintahkan oleh petugas Kepolisian Republik Indonesia untuk digunakan sementara jalur kiri.

⁶Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁷Departemen Perhubungan RI, Ditjen Perhubungan Darat, *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), 56.

3. Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepataannya lebih rendah, mobil barang dan kendaraan tidak bermotor pada jalur kiri jalan.
4. Jalur kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan kecepatan lebih tinggi, akan membelok, mengubah arah atau mendahului kendaraan.

2. Konsep Keselamatan Jalan

Menurut Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ialah bagian dari sistem transportasi nasional yang peran dan potensinya harus dikembangkan agar terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas dalam rangka mendukung perkembangan wilayah serta pembangunan ekonomi.⁸ Sedangkan dalam pemeriksaan sistematis untuk mengidentifikasi bahaya atau kesalahan, kekurangan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas akibat adanya kondisi fisik jalan, lingkungan jalan atau pelengkapya disebut inpeksi keselamatan jalan.

Kecelakaan berlalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ yakni peristiwa di jalan yang tidak disengaja atau tidak pernah terduga sebelumnya yang melibatkan kendaraan yang menggunakan barang/tidak/tanpa pengguna jalan yang mengakibatkan korban berupa manusia atau kerugian harta benda

⁸Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

dan terdapat beberapa golongan dari kecelakaan lalu lintas yakni kecelakaan lalu lintas ringan, sedang dan berat.⁹

Ada tiga faktor yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di Indonesia yakni¹⁰:

a. Faktor Manusia.

Faktor manusia menduduki tingkat pertama dan berpotensi tinggi dalam penyebab kecelakaan lalu lintas yakni lelah, mengantuk, lengah, mabuk, sakit, tidak tertib, tekanan psikologis, pengaruh obat, pengaruh alkohol oleh para perilaku pengemudi.

b. Faktor Kendaraan

Yakni rusaknya komponen penting pada kendaraan seperti ban, rem, dan lampu. Jenis kendaraan yang sering terlibat adalah sepeda motor, mobil penumpang, angkutan barang, bus dll.

c. Faktor jalan dan lingkungan

Faktor yang sangat berpengaruh dalam hal ini adalah adanya jalan yang rusak, berlubangan, tidak ada marka jalan serta faktor lingkungan yang berasal dari cuaca seperti berkabut, hujan, mendung.

3. Konsep Pengangkutan atau Transportasi Umum

Pengangkutan adalah kegiatan pemuatan penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut, dan penurunan penumpang atau

⁹Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

¹⁰Risdianto, *Rekayasa Dan Manajemen Lalu Lintas*, (Yogyakarta: Fawwas Media Cipta, 2014), 77.

pembongkaran barang dari alat pengangkut di tempat tujuan yang disepakati.¹¹ Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang adalah angkutan kota, kereta api, angkutan air dan angkutan udara. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat murah, dan nyaman¹².

Berdasarkan Pasal 1 Angka 8 dan 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang atau orang dengan dipungut bayaran. Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diadakan dengan perjanjian antara perusahaan pengangkutan umum dan penumpang.¹³

Teori hukum pengangkutan merupakan kajian pengembangan hukum pengangkutan yang bertujuan untuk memperoleh manfaat yang sangat berguna bagi masyarakat dalam mewujudkan kesejahteraan. Obyek kajian pengembangan tersebut meliputi ketentuan-ketentuan hukum pengangkutan dan pengalaman

¹¹Muhammad Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), 4.

¹²Warpani, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, (Bandung: Penerbit ITB, 1990), 23.

¹³Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

nyata pihak-pihak yang berkepentingan dengan pengangkutan.¹⁴

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi manusia.¹⁵

4. Jasa Transportasi Online

a. Pengertian Jasa Transportasi

Jasa adalah setiap kegiatan pelayanan yang berdasarkan suatu perikatan atau perbuatan hukum yang menyebabkan suatu barang, fasilitas, kemudahan, atau hak tersedia untuk dipakai, termasuk jasa yang dilakukan untuk menghasilkan barang karena pesanan atau permintaan dengan bahan dan atas petunjuk dari pemesan.¹⁶

Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, salah satu jenis kegiatan yang

¹⁴Prof Abdul Kadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), 6.

¹⁵ Pasal 1 Ayat 1 Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

¹⁶Pasal 1 Ayat 1 Undang Nomor 42 Tahun 2009 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang Dan Jasa Dan Pajak Penjualan Atas Barang Mewah.

menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis barang dan orang sehingga akan menimbulkan adanya transaksi.¹⁷ Usaha transportasi bukan hanya berupa gerakan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cara yang statis, akan tetapi transportasi itu selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan peradaban dan teknologi. Dengan demikian transportasi selalu diusahakan perbaikan dan peningkatan, sehingga akan tercapai efisiensi yang lebih baik.¹⁸

b. Tujuan dan Manfaat Transportasi

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dijelaskan bahwa transportasi merupakan dinamika perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor atau tidak bermotor. Transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar terwujud lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, tertib, nyaman dan efisien¹⁹.

Transportasi memiliki dua fungsi yaitu: pertama, melancarkan arus barang dan manusia. Kedua, menunjang perkembangan dan pembangunan (*the promoting sector*). Manfaat transportasi diklasifikasikan sebagai manfaat ekonomi, sosial,

¹⁷Hero Utomo, *Transportasi Dan Logistik*, (Jakarta:Penerbit Erlangga, 2010), 17.

¹⁸Utami Setyaning Sri, *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi Di Surakarta*, (Surakarta: Universitas Slamet Riyadi Surakarta, 2010), 27.

¹⁹Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

politik, kewilayahan dan lain-lain. Ada tiga jenis transportasi sebagai berikut:

- a. Transportasi Darat: kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kerbau, sapi, kuda), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor seperti jenis dan spesifikasi kendaraan, jarak perjalanan, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, ukuran kota, kerapatan pemukiman, dan faktor sosial ekonomi.
- b. Transportasi Air (sungai, danau, laut): kapal, tongkang, perahu, rakit.
- c. Transportasi Udara: pesawat terbang, transportasi udara dapat menjangkau tempat-tempat yang tidak dapat ditempuh dengan moda darat atau laut, di samping mampu bergerak lebih cepat dan mempunyai lintasan yang lurus, serta praktis bebas hambatan.²⁰

c. Pengertian Transportasi Online

Kata *transportation* diartikan oleh Black Law Dictionary sebagai *the removal of goods or persons from one place to another by a carrier*, dimana dalam bahasa Indonesia lebih kurang diartikan sebagai perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan *online* dalam

²⁰Setiani Baiq, *Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*, Jurnal Ilmiah Widya, Vol 4 No.3(2018) <https://E-Journal.Jurwidyakop3.Com/Index.Php/Jurnal-Ilmiah/Article/View/239>

bahasa Indonesia sering diterjemahkan sebagai "dalam jaringan". Pengertian *online* adalah keadaan komputer yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet.²¹

Transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantuan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri.²² Transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Adapun tujuan dan manfaat lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah sebagai berikut:

- a. Praktis dan mudah digunakan dalam arti cukup dengan menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi yang berada di dalamnya.
- b. Transparan, mengetahui dengan pasti setiap informasi secara detail seperti nama *driver*, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, dan lain sebagainya.

²¹ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Online*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), 9.

²² Pratama, Gistiara Yoga, And Aminah Suradi, *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, *Diponegoro Law Journal* 5.3 (2016) 1-19, 2-3
<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/12128>

- c. Lebih terpercaya, sudah terdaftar dalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* yang sesuai dengan Standart Nasional Indonesia (SNI).
- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi.

1. Mekanisme Menjalankan Jasa Transportasi Berbasis *Online*²³:

a. Adanya penyedia aplikasi

Penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis aplikasi *online* merupakan penyelenggara sistem elektronik sebagai penghubung *driver* kendaraan dengan para pengguna jasa, yang merupakan bagian inti dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi *online* karena penghubung antara permintaan dan penawaran yakni penyedia aplikasi atau perusahaan aplikasi, *driver*, dan pengguna jasa aplikasi berbasis *online*. Penyelenggara sistem elektronik adalah pemanfaatan sistem elektronik oleh penyelenggara, negara, orang, badan usaha, dan masyarakat.²⁴

b. Adanya pengemudi/pengendara (*Driver*)

Pengemudi/pengendara yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar

²³Ira Syafira Batubara, "Persepsi Mahasiswa Terhadap Transportasi Online (Studi Deskriptif Kuantitatif Tentang Persepsi Mahasiswa Terhadap Layanan Grab Di Kalangan Mahasiswa Fisip Usu)" (Undergraduate Thesis, Universitas Sumatera Utara, 2018), [Http://Repository.Usu.Ac.Id/Bitstream/Handle/123456789/65155/Chapter%20II.Pdf?Sequence=3](http://Repository.Usu.Ac.Id/Bitstream/Handle/123456789/65155/Chapter%20II.Pdf?Sequence=3)

²⁴ Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi Dan Transaksi Elektronik, Pasal 1 Ayat 6

mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat dan penilaian suara yang baik serta sehat mental jasmani dan rohani. Sebuah sikap tanggung jawab dan kehati-hatian merupakan hal yang paling penting. Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan.²⁵

Pengemudi memanfaatkan aplikasi yang telah disediakan perusahaan penyedia aplikasi *online* untuk mendapatkan pesanan (pesanan yang diterima akan tercantum alamat yang dituju, nama, nomor *handphone* dan foto pengguna layanan). Kemudian pengendara akan menuju tempat. Dimana pemesan jasa transportasi tersebut berada. *Driver* memiliki kewajiban dalam memberikan pelayanan berupa keamanan, keselamatan dan kenyamanan.

c. Pengguna Jasa Transportasi (konsumen)

Pengguna layanan jasa adalah orang yang berinteraksi dengan perusahaan sebelum proses produksi selesai, karena mereka adalah pengguna produk. Pengguna layanan jasa transportasi berbasis aplikasi *online* adalah

²⁵Dini Anggraini, *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*, Ejournal Sosiatri-Sosiologi No 1 (2013): 10-19, 14-15 <https://Ejournal.Sos.Fisip-Unmul.Ac.Id/Site/?P=577>

masyarakat yang umumnya membutuhkan pelayanan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan murah.

d. Transportasi Jasa Berbasis Online

1) Grab

Grab (sebelumnya dikenal sebagai GrabTaxi adalah sebuah perusahaan asal Singapura yang melayani aplikasi penyedia transportasi dan tersedia di enam negara di Asia Tenggara, yakni Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina.²⁶ Grab adalah sebuah alternatif layanan transportasi untuk mereka yang ingin lebih cepat aman sampai ke tujuan. Saat ini Grab sudah menyebar ke berbagai provinsi di Indonesia jumlah pengguna Grab-bike tumbuh meningkat 600 persen. Grab sendiri memiliki layanan seperti *Grab-Bike*, *Grab-Express*, *Grab-Car*, *Grab Food*. Fitur tersebut penggunaannya dalam satu aplikasi tetapi manfaatnya berbeda. Grab-bike adalah layanan ojek *online* yang diluncurkan di Jakarta pada Mei 2015 yang disediakan oleh Grab-Taxi. Perusahaan layanan transportasi pemesanan taksi berbasis aplikasi asal negeri Jiran Malaysia. Secara operasi, menggunakan pola yang sama seperti Go-Jek, yaitu calon penumpang memesan ojek melalui aplikasi. Grab-bike menerapkan bagi hasil

²⁶<https://www.elppas.com/2017/11/apa-itu-grab-ini-penjelasan-mudahnya.html> Diakses Pada Tanggal 17 Januari 2020 Pukul 13.20

keuntungan 90% untuk pengendara ojek dan 10% untuk Grab-bike.

Grab memiliki visi untuk merevolusi industri pertaksian di Asia Tenggara, sehingga dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi pengguna kendaraan seantero Asia Tenggara.

Aplikasi Grab-bike bisa diunduh di pusat aplikasi *PlayStore*, *iOS* dan *Windows*.

Cara aplikasi Grab untuk Pengguna²⁷ :

- a) Pilih aplikasi atau layanan yang Anda inginkan (GrabCar, GrabBike, dll).
- b) Tentukan lokasi akurat dimana anda akan dijemput dan diturunkan.
- c) Lalu pesan di aplikasi jika sudah sesuai dengan keinginan Anda.
- d) Aplikasi Grab tersebut akan mencari *driver* terdekat.

2) Gojek

Pada tahun 2011 Go-jek didirikan oleh pemuda kreatif yang bernama Michael Anglomaron dan Nadiem Makarin. Mereka memberi nama perusahaan tersebut

²⁷Grab Indonesia, "Tentang Grab", Diakses 27 April 2020
<https://www.Grab.Com/Id/Codeofconduct/>

sebagai PT Go-Jek Indonesia dengan tujuan untuk menghubungkan ojek atau pengendara ojek dengan penumpang gojek. Jadi tujuan utama mendirikan perusahaan tersebut adalah untuk membantu beban para tukang ojek pangkalan agar mendapatkan penumpangnya dengan lebih cepat dan efisien. Sebelum menjadi *driver* Go-jek atau awal pendaftaran terdapat rangkaian pelatihan yang itu menerangkan tentang bagaimana melakukan pelayanan yang baik kepada konsumen serta arahan-arahan seperti tidak ugal-ugalan saat melakukan berkendara di jalan, mematuhi peraturan lalu lintas yang sudah tertera, menggunakan pakaian yang *safety*. Pakaian dan perlengkapan akan diberikan pertama kali saat melakukan pendaftaran di awal, selain itu para pengendara Go-jek juga diajari tentang penggunaan aplikasi Go-jek, m-banking, dan masih banyak lainnya yang harus diketahui oleh para pengendara Go-Jek.²⁸

3) Maxim

Perusahaan jasa transportasi *online* yang berasal dari Rusia yang dimulai dari pelayanan taksi kecil, di Kota Chadrinsk yang terletak di Pegunungan Ural sejak tahun 2003. Maxim telah beroperasi di Rusia, Belarus, Kazakhstan, Georgia, Tajikistan, Bulgaria, Iran,

²⁸Gojek Indonesia, "Semangat Baru", Diakses Pada Tanggal 30 Juni 2020 [Http://Www.Gojek.Com/About/](http://www.Gojek.Com/About/)

Azerbaijan, Ukraina, Italia, Kirgizstan dan Malaysia pada tahun 2014 dan menjadi perusahaan internasional yang yang besar. Dalam perusahaan tersebut didirikan oleh para insinyur muda dari Kota Kurgan yang merupakan para ahli dalam bidang pembuatan dan proses komputer. Pada tahun 2018 Maxim pertama kali masuk ke Indonesia dibawah naungan PT Teknologi Perdana Indonesia. Layanan yang ditawarkan oleh perusahaan Maxim ini tidak hanya layanan ojek *online* tetapi pelayanan yang dikhususkan untuk layanan transportasi seperti penerimaan, pemrosesan order, pengangkutan baik penumpang atau muatan, jasa pengiriman, bantuan penderekan mobil mogok oleh mobil lainnya serta starter aki.²⁹

4) Oke-jack

PT Oke jack Indonesia adalah aplikasi ojek online yang pertama kali berpusat di Kota Malang, mulai beroperasi sejak Desember 2015 yang didirikan oleh Yusuf Budiman Raharjo. Dengan ciri khas atribut berwarna orange terang yang mempunyai beberapa fitur antara lain seperti oke ride, kurir, shopping, Oke-food dan Oke Clean.³⁰ Cara pemesanan aplikasi oke-jack ini sama

²⁹Maxim, "Pengemudi Maxim", *Bunker Media* Diakses Pada Tanggal 30 Juni 2020 [Http://Id.Taximaxim.Com/Driver/](http://Id.Taximaxim.Com/Driver/)

³⁰Oke Jack "Tentang Oke-Jack", Diakses Pada Tanggal 30 Juni 2020 [Http://Www.Okejack.Id](http://Www.Okejack.Id)

halnya seperti memesan melewati aplikasi Grab, Gojek/Maxim.

5. GPS (*Global Positioning System*)

a. Pengertian GPS (*Global Positioning System*)

GPS (*Global Positioning System*) merupakan sistem navigasi penunjuk arah untuk menentukan posisi dan navigasi secara global dengan menggunakan satelit dan metode Triangulasi. Sistem tersebut merupakan sistem pertama kali yang dikembangkan oleh Departemen Pertahanan Amerika yang awalnya diperuntukkan bagi kepentingan militer. NAVSTAR GPS (*Navigation Satellite Timing and Ranging Global Positioning System*) adalah nama asli dari sistem GPS, yang mempunyai tiga segmen yaitu: satelit (*Space Segmen*), pengendali (*Control Segmen*), dan penerima/pengguna (*User Segmen*)³¹.

Satelit ini bertugas untuk menerima dan menyimpan data yang ditransmisikan oleh stasiun-stasiun pengendali, menyimpan dan menjaga informasi waktu serta memancarkan sinyal serta informasi secara terus-menerus ke perangkat penerima. Segmen pengendali digunakan untuk mengendalikan satelit dari bumi, melihat keadaan satelit, penentuan dan prediksi orbit, sinkronisasi waktu antar satelit dan

³¹Anisah Budiawati, " Tongkat Istiwa", *Global Positioning System (Gps) Dan Google Earth Untuk Menentukan Titik Koordinat Bumi Dan Aplikasinya Dalam Penentuan Arah Kiblat*"*Al-Ahkam*, Vol 26.No.1 (2016) [Http://Journal.Walisongo.Ac.Id/Index.Php/Ahkam/Article/View/808](http://Journal.Walisongo.Ac.Id/Index.Php/Ahkam/Article/View/808)

mengirimkan data ke satelit. Segmen penerima bertugas sebagai menerima data dari satelit dan memprosesnya untuk menentukan posisi, arah, jarak, dan waktu yang diperlukan oleh pengguna.

b. Cara kerja GPS (*Global Positioning System*)

1) Cara kerja GPS ada lima langkah, yaitu³² :

- a) Memakai perhitungan dari satelit.
- b) Untuk perhitungan GPS mengukur jarak menggunakan *travel time* sinyal radio.
- c) Untuk mengukur *travel time*, GPS memerlukan akurasi waktu yang tinggi.
- d) Untuk perhitungan jarak, kita harus tahu dengan posisi satelit dan ketinggian orbitnya.
- e) Terakhir harus mengoreksi delay sinyal waktu perjalanan di atmosfer sampai diterima *receiver*.

c. Manfaat Penggunaan GPS (*Global Positioning System*)³³

- 1) Dapat memperkirakan jarak lokasi yang dituju dengan lokasi asal.
- 2) Dapat menandai semua lokasi yang pernah dikunjungi

³²AA Nuss, "Bagaimana Cara Kerja GPS?", Kompasiana, 15 November 2015, Diakses 27 April 2020, <https://www.kompasiana.com/eticetus/564d46804723bd540edc14dd/Bagaimana-Cara-Kerja-Gps>

³³Andi Sunyoto, "Integrasi Modul GPS Receiver Dan GPRS Untuk Penentuan Posisi Dan Jalur Pergerakan Obyek", (Yogyakarta: Stimik Amikom, 2013), 27.

- 3) Dapat memperkirakan jarak ke tujuan, sampai estimasi lamanya perjalanan dengan kecepatan aktual yang sedang ditempuh.
- 4) Dapat mengetahui adanya lokasi yang sulit diidentifikasi seperti puncak gunung.
- 5) Dapat digunakan oleh semua orang dengan berbagai kepentingan untuk meningkatkan produktifitas, keamanan, dan untuk kemudahan.

Selama GPS dapat menerima sinyal dari satelit secara langsung, maka GPS akan selalu memberikan informasi koordinat posisi. GPS juga memiliki fitur tambahan yang mampu memberikan informasi selama di perjalanan, seperti kecepatan, lama perjalanan, jarak yang telah ditempuh, waktu dan masih banyak.

6. Masalahah Mursalah

a. Pengertian Masalahah Mursalah

Menurut bahasa, kata *masalahah* berasal dari Bahasa Arab dan telah dibakukan ke dalam Bahasa Indonesia menjadi kata *maslalah* yang berarti mendatangkan kebaikan atau yang membawa kemanfaatan dan menolak kerusakan.³⁴ Menurut bahasa aslinya kata *masalahah* berasal dari *salahu*, *yasluhu*,

³⁴Dahlan, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Printed Media, 2010), 27.

salahan artinya sesuatu yang baik, patut, dan bermanfaat.³⁵ Dalam pengertian rasionalnya masalahah (Indonesia:maslahat) sebagai lawan dari mafsadat yakni sesuatu yang mendatangkan kebaikan keselamatan dan sebagainya.³⁶ Sedang *mursalah* artinya terlepas beban, tidak terikat dengan dalil agama (Al-Quran dan Al-Hadist) yang membolehkan atau yang melarangnya.

Abdul Wahab al-Khallaf mendefinisikan

إِنَّهَا مَصْلَحَةٌ لَمْ يَرِدْ عَنِ الشَّارِعِ دَلِيلٌ لِإِعْتِبَارِهَا أَوْ لِالْغَايَةِهَا

“Maslahah mursalah adalah maslahat yang tidak ada dalil syara’ datang untuk mengakuinya atau menolaknya”.³⁷

Menurut Abdul Wahab Kallaf *maslahah mursalah* dapat dijadikan sebagai patokan hukum islam bila memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Secara hakiki merupakan *maslahah* yang sebenarnya bukan sebagai *maslahah* yang bersifat dugaan, tetapi berdasarkan penelitian, kehati-hatian dan pembahasan mendalam serta benar-benar menarik manfaat dan menolak kerusakan/mafsadat bagi umat.
- b. *Maslahah* yang bersifat umum, bukan untuk kepentingan pribadi melainkan untuk kebutuhan orang banyak.
- c. Tidak bertentangan dengan hukum yang telah ditetapkan oleh nash (Al-Quran, Al-Hadist, serta Ijma’ ulama’).³⁸

³⁵ Muhammad Yunus, *Kamus Arab Indonesia*, (Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah Dan Penafsir Al-Quran, 1973), 219.

³⁶ Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1989), 330.

³⁷ Abdul Wāhab Khalāf, *Ilmu Ushūl Al-Fiqh* (Kairo: Dār Al-Fikr, 1996), 80.

Dari beberapa rumusan definisi di atas, dapat ditarik kesimpulan tentang hakikat dari *maslahah mursalah* sebagai produk hukum Islam, sebagai berikut:³⁹

- a. Ia adalah sesuatu yang baik menurut akal dengan pertimbangan dapat mewujudkan kebaikan atau menghindarkan keburukan bagi manusia;
- b. Apa yang baik menurut akal itu, juga selaras dan sejalan dengan tujuan syara' dalam menetapkan hukum;
- c. Apa yang baik menurut akal dan selaras pula dengan tujuan syara' tersebut tidak ada petunjuk syara' secara khusus yang menolaknya, juga tidak ada petunjuk syara' yang mengakuinya.

b. Landasan Hukum *Maslahah Mursalah*

1. Al-Quran

Sumber asal dari metode *maslahah mursalah* adalah diambil dari Al-Quran maupun Al-Sunnah yang banyak jumlahnya, seperti pada ayat-ayat berikut:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

“Dan tiadalah kami mengutus kamu, melainkan untuk menjadi rahmat bagi seluruh alam” (Q.S. Al Anbiya : 107)⁴⁰

³⁸ Abdul Wāhab Khalāf, *Ilmu Ushūl Al-Fiqh* (Kairo: Dār Al-Fikr, 1996), 80.

³⁹ Asmawi, *Perbandingan Ushul Fiqh*, (Jakarta: Amzah, 2011), 127.

⁴⁰ Tim Penerjemah, *Al-Quranul Karim Tarjamah Tafsiriyah*, (Yogyakarta: Mahad An-Nabawy, 2011), 235.

Redaksi tersebut mengandung makna *masalah* yang tersirat yakni Nabi Muhammad SAW yang diutus Allah untuk menjadi rahmat bagi semesta alam, salah satunya yaitu menebarkan kemaslahatan bagi seluruh umat manusia yang ada di bumi.

يَا أَيُّهَا النَّاسُ قَدْ جَاءَكُمْ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّكُمْ وَشِفَاءٌ لِمَا فِي الصُّدُورِ
وَهُدًى وَرَحْمَةٌ لِلْمُؤْمِنِينَ

“Hai manusia, sesungguhnya telah datang kepadamu pelajaran dari Tuhanmu dan penyembuh bagi penyakit-penyakit yang berada dalam dada dan petunjuk dan rahmat bagi orang-orang yang beriman”.

(Q.S. Yunus : 57)⁴¹.

2. Hadits

Hadist yang digunakan sebagai landasan berlakunya *masalah* yakni hadist yang dikemukakan oleh Ibnu majah dan Daruqutni bahwa Rasulullah SAW bersabda:⁴²

Tidak boleh berbuat mudharat dan pula saling memudharatkan.

(H.R. Ibnu Majah dan Daruquthni dan lainnya.)

Atas dasar al-Quran dan al-sunnah di atas, maka menurut Syaih Izzudin bin Abdul Salam, bahwa *masalah* fiqhiyah hanya dikembalikan kepada dua kaidah induk yaitu:⁴³

1. **درء المفساد**

Artinya : *menolak segala yang rusak*

2. **جاء المصالح**

⁴¹Tim Penerjemah, *Al-Quranul Karim Tarjamah Tafsiriyah*, 211.

⁴²As Syaukani, *Irsyad Al-Fuhul*, (Beirut: Dar Al Kutub Al-Ilmiyyah, 1994), 57.

⁴³Abdul Wāhab Khalāf, *Ilmu Ushūl Al-Fiqh* (Kairo: Dār Al-Fikr, 1996), 98.

Artinya : menarik segala yang bermasalah

c. Klasifikasi Masalah Mursalah

1. Dari segi didukung atau tidak didukung oleh nash, masalah dibagi menjadi tiga:⁴⁴

a) Al-Maslahah al-Mu'tabarah

Al-Maslahah al-Mu'tabarah adalah maslahat yang mempunyai bukti tekstual dalam melakukan pertimbangannya. Maslahat jenis ini berkaitan dengan ketentuan – ketentuan hukum secara jelas dalam nash. Seperti hukum memotong tangan pencuri.

b) Al-Maslahat al-Mulgha

Al-Maslahat al-Mulgha adalah tipe maslahat yang secara nyata ditolak oleh syara'. Seperti cerita tentang seorang pengusaha yang melakukan hubungan badan dengan istrinya di siang bulan Ramadhan dan ia akan menebus dosanya itu dengan memerdekakan budak dan memberi derma yang dianggap sebagai maslahat.

c) Al-Maslahat al-mursalah

Al-Maslahat al-mursalah merupakan yaitu kemaslahatan yang keberadaanya tidak didukung syara` dan tidak pula dibatalkan atau ditolak syara` melalui dalil yang rinci. Contoh bagi masalah ini adalah yang telah dibincangkan oleh ulama` ialah seperti membukukan al-Qur`an, hukum qisas terhadap satu kumpulan yang memunuh seorang dan menulis buku-buku agama.

⁴⁴Satria Effendi Dan M. Zein, (*Ushul Fiqh*, (Jakarta: Kencana, 2008), 149.

Kemaslahatan dalam bentuk ini terbagi menjadi dua, yaitu:

- 1) *Mashlahah al-Gharibah*, yaitu kemaslahatan yang asing, atau kemaslahatan yang sama sekali tidak ada dukungan dari syara', baik secara rinci maupun secara umum. Para ulama Ushul Fiqih (masa itu) tidak dapat menemukan contoh pasti. Bahkan imam as-Syathibi mengatakan kemaslahatan seperti ini tidak ditemukan dalam praktik, sekalipun ada dalam teori.
- 2) *Mashlahah al-Mursalah*, yaitu kemaslahatan yang tidak didukung dalil syara' atau nash yang rinci, tetapi didukung oleh sekumpulan makna nash (ayat atau hadist).

2. Dari segi kekuatannya dibagi menjadi tiga⁴⁵:

a) *Al-Maslahat al-Dharuriyat*

Al-Maslahat al-Dharuriyat adalah sesuatu kemaslahatan dimana kehidupan keagamaan dan keduniaan manusia bergantung kepadanya. Dengan kata lain apabila tidak ada sesuatu tersebut, maka rusaklah kehidupan manusia. Kemaslahatan jenis ini menjadi tiang untuk menegakkan berbagai kemaslahatan di dunia dan akhirat. Hal ini sesuai kaidah fiqh yang menyatakan:

الضرورة تبيح المحظورات

Artinya : “kedadaan dharurat memperbolehkan perbuatan-perbuatan yang dilarang”.

b) *Al-Maslahat al-Hajiyat*

⁴⁵Abu Hamid, Al-Ghazali, *Al-Mustasyfa Fi'Ilm Al-Ushul*, (Beirut:Dar Al-Kutub Al-Ilmiyyah, 1993), 176.

Al-Maslahat al-Hajiyat yaitu kemaslahatan yang dibutuhkan oleh manusia untuk menghilangkan kesukaran dan kesulitan. Tanpa itu sendi-sendi kehidupan manusia tidak akan rusak, tetapi akan mengalami kesulitan dan kesukaran. Dalam pengertian ini merujuk pada tujuan untuk menghilangkan kesukaran manusia dan meringankan beban mereka. Hal ini berhubungan dengan ruhsah seperti boleh mengqoshor sholat, boleh berbuka puasa pada bulan Ramadhan karena sakit atau musafir. Kaidah ushul fiqh yang sesuai dengan *al-maslahat al-hajiyat*⁴⁶:

المشقة تجلب التيسر

Artinya : Kesukaran itu memberi kemudahan.

Maslahat al-Hajiyat merupakan urutan kedua karena apabila maslahat ini tidak terpenuhi dapat menjerumuskan manusia dalam kesukaran dan menimbulkan beban yang memberati mereka⁴⁷.

c) *Al-Maslahat al-Tahsiniyyat*

Al-Maslahat al-Tahsiniyyat merupakan segala sesuatu yang disyari'atkan untuk kemuliaan akhlak atau diperlukan oleh adat kemuliaan akhlak atau diperlukan oleh adat-adat yang baik. Jika kemaslahatan ini diabaikan, maka seseorang keluar tuntunan akhlak yang mulia. Maslahat ini mencakup masalah-masalah ibadah, muamalat, adat dan *uqubat*.

⁴⁶ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh Jilid 2*, (Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2008), 300

⁴⁷ Muksyin Nyak Umar, *Rekonstruksi Pemikiran Hukum Islam Di Indonesia Pendekatan Al-Maslahah Al-Mursalah*, (Banda Aceh: Yayasan Pena, 2006), 25.

Jika kemaslahatan saling berbenturan maka yang diprioritaskan adalah kemaslahatan yang tingkatnya paling tinggi. Begitu juga bila kemafsadatan saling berbenturan, maka kerusakan paling ringan yang diambil. Hal ini sesuai dengan kaidah fiqh yang menyatakan⁴⁸:

إذا تعارض المفسدتان رعي اعظمهما ضررا بارتكاب اخفهما

Artinya : Ketika dihadapkan pada dua mafsadah (kerusakan maka tinggalkanlah mafsadah yang lebih besar dengan mengerjakan yang lebih ringan.

d. Teori al-Maslahat al-Mursalat:

Adapun masalah yang disebut sebagai *masalahah mursalah* menurut Abdul Wahab Kallaf harus memenuhi beberapa syarat atau ketentuan sebagai berikut:

- Sesuatu yang dianggap sebagai *maslahat* itu seharusnya berupa masalah hakiki dimana masalah yang benar-benar akan mendatangkan kemanfaatan serta menolak kemudharatan, bukan dengan dugaan semata dengan mempertimbangkan adanya kebermanfaatan tanpa melihat akibat negatif yang ditimbulkannya.
- Sesuatu yang dianggap *masalahah* itu seharusnya berupa kepentingan umum, bukan kepentingan pribadi. Maksudnya agar dapat terselesaikan bahwa dalam pembentukan hukum suatu kejadian dapat mendatangkam manfaat bagi umat manusia serta

⁴⁸Abu Hamid, Al-Ghazali, *Al-Mustasyfa Fi'Ilm Al-Ushul*, (Beirut: Dar Al-Kutub Al-Ilmiyyah, 1993), 178.

menolak kemudharatan bukan hanya mendatangkan manfaat kepada beberapa orang saja.

- Sesuatu yang dianggap *masalahah* itu tidak bertentangan dengan hukum atau prinsip yang telah ditetapkan oleh nash dan ijma'.⁴⁹



⁴⁹Abdul Wahhab Kallaf, *Ilmu Ushul Fiqh*, Terj Noer Iskandar Al-Bansany, *Kaidah-Kaidah Hukum Islam*, (Cet. VIII: Jakarta PT.Raja Grafindo Persada, 2002), 125-128

BAB III

METODE PENELITIAN

Adapun metode penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian adalah sebagai berikut:

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dipergunakan adalah penelitian yang tergolong penelitian yuridis empiris yang artinya suatu penelitian yang bertujuan untuk mencari fakta-fakta di lapangan yang terjadi di lingkungan masyarakat dengan menganalisis pada ketentuan atau peraturan yang berlaku.⁵⁰ Secara yuridis penelitian ini menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai pisau analisis dari implementasi Pasal 106 Ayat 1 atau kewajiban saat berkendara yang berada di lingkup kota Malang. Sedangkan dalam aspek empirisnya yakni dilakukan dengan cara meneliti langsung pada objek penelitian.⁵¹ Dalam hal ini peneliti mencoba mengamati, terjun langsung serta melakukan wawancara terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan aplikasi GPS saat berkendara.

B. Pendekatan Penelitian

Berdasarkan jenis penelitian di atas, pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis pendekatan yuridis sosiologis (*social legal approach*). Pendekatan *yuridis sosiologis* dimaksudkan sebagai penerapan dan pengakajian aspek hukum dengan aspek non hukum yang terjadi di dalam lingkungan masyarakat. Dengan kata lain, *yuridis sosiologis* merupakan suatu

⁵⁰Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1986), 51.

⁵¹Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1892), 10.

penelitian yang dilakukan terhadap keadaan nyata di masyarakat atau lingkungan masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk menemukan fakta (*fact- finding*), yang kemudian menuju pada identifikasi (*problem-identification*) dan pada akhirnya menuju kepada penyelesaian masalah (*problem- solution*.)⁵²

Pendekatan yuridis sosiologis adalah pendekatan penelitian yang menekankan untuk memperoleh pengetahuan hukum secara *empiris* dengan cara observasi langsung ke objeknya yaitu mengetahui bagaimana implementasi penggunaan GPS oleh ojek *online* berdasarkan Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang terjadi di Kota Malang.

Dalam penelitian hukum, digunakan pula data *sekunder* yang berfungsi untuk memberikan penjelasan terhadap bahan hukum *primer*, dimana penelitian ini menggunakan *referensi* baik berupa undang undang, buku buku hukum, jurnal hukum, skripsi, hasil penelitian terdahulu, yang berkaitan dengan materi dan substansi dari penelitian ini.

C. Metode Penentuan Subyek

Penentuan subyek dalam penelitian ini menggunakan teknik pengambilan data berupa *non probability* yaitu teknik yang tidak memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur populasi untuk dipilih menjadi sampel dengan menggunakan *simple random sampling* yakni

⁵²Titon Slamet, Kurnia. *Pendidikan Hukum, Ilmu Hukum, Dan Penelitian Hukum Di Indonesia*, (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013), 186.

suatu teknik pengambilan sampel atau elemen secara acak, dimana setiap sampel atau anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk terpilih menjadi sampel.⁵³

Penentuan subyek yang akan peneliti wawancarai, dipilih berdasarkan kriteria tertentu karena objek penelitian merupakan kejadian saat mengemudikan kendaraan roda dua yang menggunakan gps sehingga subjek yang dipilih adalah pengendara/pengemudi (*driver*) ojek *online* serta pengguna aplikasi ojek *online* sebagai bahan tambahan.

D. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini bertempat di Kota Malang tepatnya di wilayah Lowokwaru, Klojen dan Blimbing.

E. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan peneliti yakni data primer dan data sekunder.

1. Data primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama terkait dengan subjek penelitian yang akan dibahas.⁵⁴

Sumber data yang diperoleh langsung melalui dokumentasi dan wawancara secara terstruktur dan terbuka agar bisa diketahui guna mendapatkan respon serta data yang efektif dari berbagai pihak terkait sehingga bisa menyempurnakan pembahasan dan penelitian ini. Narasumber yang dimaksud adalah petugas Dinas Perhubungan bagian lalu lintas dan keselamatan, petugas bagian penindakan

⁵³Mukti Fajar, Yulianto Ahmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013), 195.

⁵⁴Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2011), 105.

tilang wilayah hukum Polresta Malang dan angkutan jalan dan para pengendara ojek *online* di Kota Malang.

2. Data sekunder

Data sekunder adalah sumber data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku atau sebagai pelengkap sumber data primer tanpa harus terjun ke lapangan.⁵⁵ Data sekunder mencakup dokumen-dokumen, buku yang berhubungan dengan kajian islam tentang masalah mursalah, objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan peraturan perundang-perundangan. Data sekunder yang digunakan peneliti adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan peraturan dibawahnya, selain itu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat juga menjadi data sekunder yang penting karena didalamnya lebih mengatur tentang petunjuk teknis ojek *online*.

F. Metode Pengumpulan Data

Metode penelitian data yang digunakan untuk mengumpulkan atau mendapatkan data yang akurat dan dapat di pertanggungjawabkan, dimana pengumpulan datanya berupa data primer dan data sekunder yang telah disesuaikan dengan pendekatan penelitian yang hendak

⁵⁵ Amirrudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), 30.

diteliti. Adapun teknik pengumpulan data primer dan sekunder sebagai berikut:

1. Wawancara langsung

Wawancara yang dilakukan secara langsung dengan narasumber merupakan pengumpulan fakta sosial sebagai bahan kajian hukum empiris, dengan melakukan secara langsung dimana menjawab semua pertanyaan secara jelas, sistematis dan terarah sesuai dengan fakta atau isu hukum yang diangkat dalam melakukan penelitian serta dilakukan untuk mengetahui secara lisan untuk mencapai tujuan yakni mendapatkan informasi yang akurat dari narasumber.⁵⁶

Adapun penggalan data yang diperoleh dengan wawancara langsung terhadap narasumber sebagai berikut :

- a) Bapak Yolanda selaku bidang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas Dinas Perhubungan kota Malang.
- b) Bapak Tri Juliastono selaku seksi staff Manajemen Rekayasa dan Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan kota Malang.
- c) Bapak Adi Candra selaku petugas unit tilang Satlantas Polresta kota Malang.
- d) Bapak Bayu selaku pengendara Grab-bike dengan umur 49 asal kota Surabaya.

⁵⁶Amirrudin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, 82.

- e) Bagus Budiyanto selaku pengendara Grab-bike dengan umur 21 asal kota Bali.
- f) Bapak Tri Prasetya selaku pengendara Grab-bike dengan umur 39 asal kota Malang.
- g) Bapak Sujito selaku pengendara Go-jek dengan umur 60 asal kota Malang.
- h) Bapak Kanugrahan Raharjo selaku pengendara Go-jek dengan umur 45 asal kota Malang.
- i) Mas Ulub selaku pengendara Grab-bike dengan umur 24 asal kota Malang.
- j) Aulia selaku pengendara Grab-bike dengan umur 22 asal Sunatera Utara.
- k) Bapak Primo Bismoko selaku pengendara Go-jek dengan umur 55 asal kota Jombang.
- l) Bapak Fahrudin selaku pengendara Go-Jek dengan umur 39 asal kota Malang.
- m) Taupan selaku pengendara Maxim dengan umur 24 asal kota Kediri.
- n) Pak Andre selaku pengendara Maxim dengan umur 70 asal kota Malang.

- o) Andika selaku pengendara Maxim dengan umur 22 asal kota Banyuwangi.
- p) Dita selaku pengguna aplikasi ojek *online*.
- q) Afifah selaku pengguna aplikasi ojek *online*.
- r) Diama selaku pengguna aplikasi ojek *online*.
- s) Nadhifatul selaku pengguna aplikasi ojek *online*.
- t) Roza selaku pengguna aplikasi ojek *online*.

2. Studi dokumentasi

Studi dokumentasi ialah teknik pengumpulan data yang berwujud gambar atau sumber data tertulis yang bisa berbentuk dokumentasi resmi, jurnal, arsip, majalah, buku dan dokumen pribadi. Dokumen yang dimaksud adalah bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan implementasi hukum terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan GPS di Kota Malang.

3. Observasi

Observasi ialah kegiatan guna untuk mendapatkan gambaran mengenai perilaku manusia yang berdasarkan fakta dan benar-benar terjadi.⁵⁷ Dimana dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan terhadap para pengendara ojek *online* yang sedang berkendara termasuk mengamati cara penggunaan GPS

⁵⁷Soerjono Sukanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1986), 206.

oleh ojek *online* di Kota Malang yang menyebabkan ketidakwajaran saat melakukan aktifitas mengemudi.

G. Metode Pengelolaan Data

Setelah data terkumpul, maka data data tersebut akan di kelola menjadi satu kesatuan yang utuh yang berkesinambungan satu dengan yang lain yang akan di uraikan dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif. Adapun tahap-tahap analisis data yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut⁵⁸:

1. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Menjelaskan, memilah hal-hal pokok dan memfokuskan hal-hal penting yang sesuai dengan rumusan masalah. Dalam teknik editing ini, peneliti akan melihat, mengecek keakuratan data yang diperoleh dari suatu jawaban, beberapa buku, literatur, catatan, dan laporan⁵⁹. Dalam penelitian ini data – data yang diperoleh baik dari hasil wawancara maupun studi dokumentasi yang berhubungan dengan penggunaan GPS oleh kendaraan ojek *online* yang berbasis aplikasi yang terjadi di Kota Malang yaitu berkenaan dengan akibat yang ditimbulkan saat berkendara dengan memakai *handphone*, pihak-pihak yang terlibat lalu upaya apa saja yang dilakukan dan banyak hal yang berkaitan dengan Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Dalam proses ini

⁵⁸Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang: UIN Press, 2012), 16.

⁵⁹Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2002), 182.

menjadi penting karena pada kenyataannya data yang dihimpun kadangkala belum memenuhi harapan peneliti. Oleh karena itu, untuk menunjang kelengkapan dalam penelitian ini, maka proses editing sangat diperlukan untuk mengurangi data yang tidak sesuai dengan tema penelitian.

2. Klarifikasi (*Classifying*)

Klasifikasi, yaitu setelah ada dari berbagai sumber, kemudian diklarifikasikan dan dilakukan pengecekan ulang agar data yang diperoleh terbukti valid. Dalam tahap ini, peneliti bertujuan untuk memilah data yang diperoleh dari informan dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian dilakukan untuk mengklarifikasi jawaban atau data yang diperoleh agar penelitian lebih berurutan, maka data hasil wawancara di klasifikasikan berdasarkan kategori tertentu.

Klasifikasi yang dilakukan dalam tahap pengelolaan data ini yaitu berdasarkan pada proses penggunaan GPS di *handphone* yang mengganggu konsentrasi dalam berkendara, karena dalam berkendara tersebut sudah ada pengaturan yang berkaitan untuk melindungi para pengemudi agar tidak menimbulkan kecelakaan atau hal yang bisa membahayakan para pengemudi hal tersebut sudah tercantum dalam Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan meninjaunya dalam konsep *masalah mursalah*.

3. Konfirmasi (*Verifying*)

Verifikasi data adalah langkah dan kegiatan yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari kepustakaan. Dalam tahap ini, peneliti melakukan pengecekan kembali data yang sudah terkumpul (teori dan fakta) di dalam beberapa buku, literatur, catatan, dan laporan yang ada, guna memperoleh keabsahan data.⁶⁰ *Verifikasi* ini dilakukan dengan cara mendengarkan dan mencocokkan hasil wawancara yang telah dilakukan sebelumnya kepada para pihak yang terlibat dalam kegiatan penggunaan GPS saat berkendara di Kota Malang dalam bentuk rekaman atau tulisan hasil wawancara yang berupa keterangan tentang cara menggunakan kendaraan dengan konsentrasi penuh tanpa melakukan aktifitas lain, dampak yang ditimbulkan jika mengendara dalam posisi yang tidak penuh konsentrasi serta upaya yang harus dilakukan saat para ojek *online* tidak tau arah jalan yang hanya membutuhkan GPS untuk penunjuk jalan dalam melakukan pekerjaan tersebut. Upaya-upaya tersebut akan disampaikan kemudian diberikan kepada subjek wawancara narasumber agar ditanggapi apakah data tersebut sesuai dengan yang diinformasikan olehnya atau tidak. Setelah itu data tersebut akan di *verifikasi* dengan cara pencocokan antara hasil wawancara dengan subjek yang lainnya, agar dapat disimpulkan secara sempurna.

4. Menganalisis (*Analysing*)

⁶⁰Lexy J.Moloeng, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002), 104.

Analisis data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dari suatu dasar.⁶¹ Dalam tahap ini, mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi terkait penggunaan GPS saat berkendara menurut Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Apakah dalam berkendara diperbolehkan untuk menggunakan *handphone* dengan fitur GPS atau tidak sehingga apabila memang hal tersebut dilarang maka segala dampak negatif yang ditimbulkan harus dapat dipertanggung jawabkan dan ada kepastian hukum terhadap masyarakat.

5. Kesimpulan (*Concluding*)

Solusi adalah penarikan kesimpulan dari permasalahan-permasalahan yang ada. Tahap ini merupakan tahap akhir serta jawaban atas paparan data sebelumnya. Pada kesimpulannya, peneliti mengerucutkan persoalan diatas dengan menguraikan data dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis dan efektif sehingga memudahkan pembaca untuk memahami dan menginterpretasi data.

⁶¹Lexy J.Moloeng, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002), 248.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pembahasan Hasil Penelitian

a. Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan Aplikasi GPS Di Kota Malang

Implementasi adalah sebuah tindakan atau proses gagasan yang sudah disusun dengan begitu cermat dan secara terperinci. Menurut implementasi adalah beberapa aksi yang dikerjakan baik oleh individu-individu, beberapa petinggi, atau golongan-golongan pemerintah atau swasta yang diarahkan untuk tercapainya tujuan-tujuan yang sudah digariskan dalam keputusan kebijakan⁶². Dalam implementasi ini tidak hanya aktivitas, tetapi juga sebuah kegiatan yang direncanakan dan dikerjakan dengan serius yang berpedoman terhadap beberapa norma yang spesifik.

Berdasarkan kenyataannya, saat ini masih banyak pengguna yang menggunakan GPS apalagi hal tersebut sangatlah penting bagi para pengendara yang tidak tau akan jalan yang dituju. Dengan kemajuan teknologi yang membantu agar masyarakat dengan mudah untuk melakukan perjalanan dengan aman dan nyaman. Apalagi hal tersebut sangatlah membantu para pengendara ojek *online* sebagai penunjuk jalan. Tetapi masih banyak para pengendara ojek online yang menggunakan GPS

⁶²Erwan Agus, *Implementasi Kebijakan Publik* (Bandung: Gava Media, 2014), 17.

tanpa memperhatikan adanya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama yang mengacu pada Pasal 106 Ayat 1. Karena tidak semua orang berkendara bisa bekonsentrasi dengan baik apalagi dengan menggunakan GPS saat berkendara yang bisa menghilangkan konsentrasi secara tidak wajar dan bisa jadi mengakibatkan kejadian yang fatal kepada pengemudi lainnya.

Mengingat semua orang mempunyai hak yang berhak dimiliki oleh setiap individu. Terutama hak berada di jalan umum yakni hak mendapatkan kenyamanan sesama pengguna jalan. Jika hanya memikirkan bahwa GPS merupakan teknologi yang mengikuti perkembangan zaman serta mempunyai banyak fungsi, terutama mempermudah pekerjaan khususnya para pengendara ojek *online* di Kota Malang. Namun dalam penggunaannya tidak mempertimbangkan bahaya yang akan di terimanya. Bisa jadi pengendara lainnya yang tidak ikut menggunakan GPS menjadi korban atas kesalahan yang kita perbuat. Bahkan di dalam undang-undang menyatakan juga adanya *road safety*. Tujuan adanya *road safety* ini yakni mengutamakan keselamatan berkendara, membangun budaya tertib saat berlalu lintas dimana setiap orang yang melakukan kegiatan berkendara harus menaati peraturan yang sudah dibuat⁶³.

Hal tersebut juga disampaikan oleh Bapak Tri bahwa *“keselamatan dalam berkendara itu sangat penting karena memang dalam aturannya sepeda motor belum ada payung hukumnya secara jelas hanya saja Dinas Perhubungan ini berperan lebih ke angkutan antar kota yang berada di Malang”*⁶⁴.

⁶³Hidayat, Taufiq, Achmad Yani Dan J.A Barata, *Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (Higway Code) Di Indonesia*, (Jakarta: Departemen Perhubungan RI, Ditjen Perhubungan Darat, 2005), 58.

⁶⁴Tri Juliastono, Wawancara, (Malang, 7 Juni 2020)

Hal tersebut juga sudah dijelaskan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan etika berkendara dengan benar. Adanya Undang-Undang yang memunculkan peraturan mengenai masalah di atas. Maka, pengguna sepeda motor diwajibkan memberikan keselamatan, kenyamanan dan keterjangkauan dan menggunakan sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi yang telah disebutkan dalam Pasal 106 ayat (1) yang berbunyi⁶⁵:

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”

Penjelasan frasa penuh konsentrasi yang dimaksud adalah setiap orang yang sedang mengemudikan kendaraannya baik itu roda 2, roda 3, serta roda 4 harus berada dalam kondisi tidak terganggu perhatiannya dikarenakan sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon, atau menonton televisi baik itu vidio lainnya yang terpasang di kendaraan, mabuk atau meminum alkohol beserta obat-obatan yang terlarang hingga akhirnya mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraannya⁶⁶.

Terdapat dua kewajiban yang harus dilakukan oleh seseorang yang sedang mengemudikan sepeda motor yang berhubungan dengan pasal diatas bahwa yang pertama wajar dalam mengemudikan bermakna untuk menjamin keselamatan dan keamanan diri dan keamanan pengendara yang lain maka memang benar pengemudi harus menaati peraturan lalu lintas,

⁶⁵Pasal 1 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁶⁶Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018

marka, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan maksimum. Kedua, yakni mengemudi secara konsentrasi penuh. Hal tersebut mempunyai makna mencurahkan perhatian sepenuhnya saat berkendara sehingga tidak melakukan kegiatan lain atau hal yang mengganggu konsentrasi. Menurut M.A Loth, penjelasan pasal tersebut sebagai klarifikasi undang-undang yang menekankan pada norma dan tidak adanya gangguan apapun yang mempengaruhi kemampuannya dalam mengemudi.⁶⁷

Adanya penelitian yang diperkuat sebagai perbandingan dalam hal tersebut adalah penelitian yang dilakukan oleh University Collage London sebagai laporan yang dikutip Tekno Liputan 6.com, Sabtu, 25 Maret 2017 telah mengungkapkan bahwa mengikuti petunjuk GPS atau navigasi satelit rupanya bisa mematikan kinerja bagian otak yang berfungsi untuk navigasi. Otak manusia mampu membayangkan berbagai kemungkinan rute secara realtime ketika seseorang melakukan navigasi.

Penjelasan Pasal 106 Ayat (1) UU LLAJ juga belum menjelaskan secara rinci tentang kondisi yang wajar itu seperti apa. Dalam hal tersebut memang banyak pendapat yang berbeda mengenai adanya penggunaan telepon saat berkendara karena dalam pengguna transportasi *online* sangat bermanfaat khususnya untuk mencari nafkah, penentuan lokasi, navigasi, tracking atau waktu. Mengoperasikan GPS yang terdapat di HP dalam melakukan perjalanan terbilang sangat penting bagi pengendara ojek *online* tetapi juga bisa menimbulkan bahaya di sekitarnya.

⁶⁷Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018

Ketentuan Pasal 106 Ayat 1 memberikan pemahaman bahwa kewajiban mengemudi secara wajar dan penuh konsentrasi termasuk tidak melakukan kegiatan tertentu seperti menggunakan telepon pada saat mengemudi harus ditempatkan sebagian bagian dari upaya untuk mewujudkan semua kepentingan dan dalam kondisi tersebut di atas sebagai tujuan agar terciptanya kondisi lalu lintas yang tertib, memberikan jaminan keselamatan dan keamanan penumpang yang sedang dilayani serta pengguna jalan lainnya.⁶⁸

Bahkan argumentasi yang dikemukakan di atas menyatakan bahwa ketentuan Penjelasan pasal 106 Ayat 1 UU LLAJ yang mana terdapat frasa *"menggunakan telepon"* telah diperluas dan ditafsirkan yang berbeda-beda sesuai dengan penegak hukum bahkan terancam pidana yang sudah jelas tercantum dalam Pasal 283 UU LLAJ yang berbunyi⁶⁹.

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan 'melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan' sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)." Sehingga jika para pengemudi mengabaikan peraturan tersebut maka akan ditindak tegas oleh pihak kepolisian atas dasar pelanggaran lalu lintas.

Adanya larangan melakukan kegiatan lain seperti menyetel GPS pada saat mengendarai termasuk tugas Polri sebagai aparat Penegak

⁶⁸ Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁶⁹ Pasal 283 Ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Hukum sesuai dengan ketentuan Pasal 30 Ayat (5) UUD 1945 yang bersifat penambahan, pengurangan atau penugasan yang terkait dengan kewenangan pembentuk undang-undang, tugas Polri di bidang penegakan hukum terkait dengan larangan menyetel GPS merupakan kebijakan terbuka pembentuk undang-undang untuk menentukannya yang akan ditegaskan kembali dalam UU Polri dan UU LLAJ (*open legal policy*)⁷⁰. Banyak perdebatan mengenai penindakan hukum bagi pengguna GPS pada *handphone* yang mana digunakan saat aktif berkendara yang berdampak pada keresahan terhadap masyarakat khususnya pengendara ojek online.

Penulis melakukan wawancara tentang penggunaan GPS pada ojek online kepada Bapak Fauri Alfiansyah.S.E selaku Kanit Dikyasa Satlantas Polresta Kota Malang mengatakan bahwa⁷¹:

“ memang benar kita sebagai penegak hukum wajib memberikan sanksi bagi yang melanggar peraturan undang-undang yang sudah ditetapkan apalagi berhubungan dengan kegiatan para ojek online yang di Malang Kota sendiri, hal yang kami lakukan awal itu terutama memberi imbauan terlebih dahulu mbak lalu mengadakan sosialisasi tentang keselamatan, sosialisai tentang UULJ khususnya untuk para pengemudi ojek online yang dilakukan di pangkalan ojek seperti biasanya, termasuk menggunakan banner agar tidak menggunakan sarana menggunakan hp atau alat komunikasi gps bukan hanya ojek online saja tetapi untuk para pengendara sepeda motor lainnya baik roda dua atau roda empat. Lalu adanya peraturan 283 sendiri itu mbak masih banyak yang melanggar karena di dalam pasal tersebut memang mengandung kerawanan saat berkendara yang bisa mengganggu konsentrasi yakni Pasal 106 Ayat 1 tadi, penanganan juga tidak harus langsung ditilang langsung ya mbak tetapi kami mempunyai peningkatan dalam penindakan seperti imbauan, anjuran terlebih dahulu jadi tidak harus semuanya ditilang”.

⁷⁰Armansyah, "Dampak Negatif Dan Sanksi Pemakaian Telephone Selular Pada Saat Mengemudikan Kendaraan, (Undergraduate Thesis, UIN Syarif Hidayatullah, 2011), [Http://Repository.Uinjkt.Ac.Id/Dspace/Bitstream/123456789/4814/1/ARMANSYAH-FSH.Pdf](http://Repository.Uinjkt.Ac.Id/Dspace/Bitstream/123456789/4814/1/ARMANSYAH-FSH.Pdf)

⁷¹Fauri Alfiansyah, Wawancara, (Malang, 5 Juni 2020).

Dalam kaitannya tentang Pasal 106 Ayat 1 UULJ penegak hukum juga mengupayakan agar masyarakat tetap melakukan berkendara dengan baik sesuai anjuran lalu lintas dengan cara memberikan berbagai sosialisasi, himbauan langsung ke tempat pangkalan ojek *online*, tidak hanya itu tetapi penegak hukum di Kota Malang juga membuat upaya lain dalam hal pengimplementasian pasal tersebut. Tetapi jika hal tersebut melanggar undang-undang maka penegak hukum wajib memberikan sanksi sesuai aturan yang diberlakukan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Kewenangan petugas Polri cq Polantas tugas rutin di jalan melalui TURJAGWALI (Pengaturan Penjagaan Pengawasan Patroli) yang digunakan untuk menindak pelanggaran lalu lintas tertangkap tangan dan melakukan pendataan kecelakaan lalu lintas demi mewujudkan lalu lintas yang aman dan tertib.⁷²

No	Tahun 2016		Tahun 2017		Tahun 2018		Tahun 2019	
	Bulan	Jumlah	Bulan	Jumlah	Bulan	Jumlah	Bulan	Jumlah
1	Januari	19	Januari	6	Januari	6	Januari	16
2	Februari	7	Februari	11	Februari	15	Februari	35
3	Maret	20	Maret	13	Maret	10	Maret	23
4	April	12	April	18	April	13	April	9
5	Mei	20	Mei	20	Mei	97	Mei	6
6	Juni	14	Juni	9	Juni	9	Juni	13
7	Juli	7	Juli	8	Juli	11	Juli	22

⁷²Pasal 14 Ayat 1b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia

8	Agustus	19	Agustus	21	Agustus	18	Agustus	14
9	September	6	September	12	September	34	September	67
10	Oktober	53	Oktober	112	Oktober	33	Oktober	15
11	November	75	November	29	November	64	November	54
12	Desember	65	Desember	33	Desember	6	Desember	7
	Jumlah	317	Jumlah	292	Jumlah	316	Jumlah	281

Tabel Penindakan HP tahun 2016 s/d Desember 2019 di Kota Malang⁷³ Tabel 1.1

Berdasarkan data yang diperoleh langsung di atas selama 4 tahun terakhir sebanyak 1206 kasus pelanggaran dengan rata-rata pertahunnya 301 orang yang telah melanggar Pasal 106 Ayat 1. Penindakan yang menggunakan telephon genggam saat berkendara baik melakukan kegiatan lain seperti membalas sms, chatting, bertelfon atau dalam pengoperasian GPS yang mengganggu konsentrasi. Melihat kenyataan tersebut bisa dikatakan bahwa masih banyak pengendara yang masih mengabaikan Pasal 106 Ayat 1 UULJ terutama kepada pengemudi ojek online seperti Grab, Gojek, Maxim, In driver, dan lain sebagainya yang ada di Kota Malang.

Berdasarkan penjelasan dari Bripka Adi Candra bahwa, “*Penindakan hukum sebagai bentuk pelaksanaan Pasal 106 Ayat 1 Jo.283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan cara penilangan*”.⁷⁴

Larangan menggunakan GPS saat berkendara merupakan konsep keamanan dan ketertiban yang sudah tercantum dalam Pasal 30 Ayat 4 UUD 1945. Adanya peraturan tersebut muncul karena banyaknya

⁷³Satlantas Polresta Kota Malang, (Malang, 10 Juni 2020)

⁷⁴Bripka Adi Candra, Wawancara, (Malang, 8 Juni 2020)

kecelakaan yang ditimbulkan oleh faktor manusia itu sendiri. Perilaku pengemudi yang menyebabkan *human error* ini secara spesifik dikelompokkan dalam tiga perilaku yang menyebabkan hilangnya kendali pengemudi akibat konsentrasi yang terganggu yang terdiri dari melakukan aktifitas lain, menggunakan *gadget/hanphone* dan tertidur/kelelahan. Berdasarkan perilaku pengemudi tersebut sebanyak 19.832 kejadian atau setiap rata-rata setiap tahun 3.966 kecelakaan. Angka tersebut cukup besar dibandingkan dengan total jumlah kecelakaan yaitu 4.16% dari jumlah seluruh kecelakaan. Berdasarkan data pada IRSMS (*Integrated Road Safety Management System*) Korlantas Polri selama lima tahun terakhir yaitu 2013-2017 terjadi 494.313 kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia.

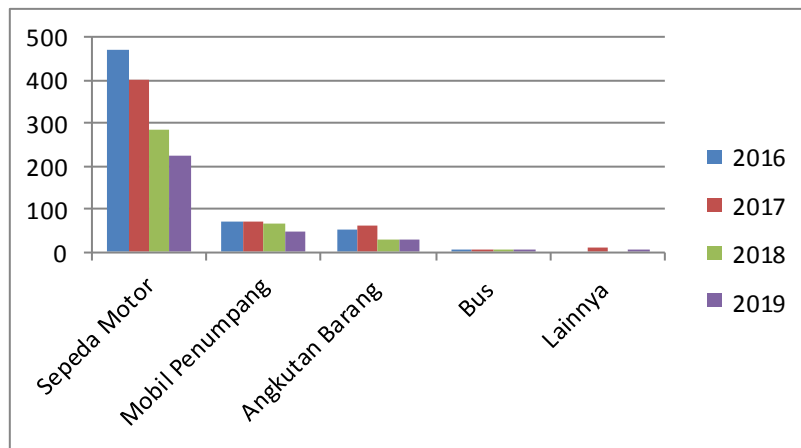
Bulan Kejadian	Tahun				Total
	2016	2017	2018	2019	
Januari	22	24	20	10	76
Februari	30	24	16	18	88
Maret	27	38	22	13	100
April	34	22	17	12	85
Mei	26	30	16	11	88
Juni	30	16	15	14	75
Juli	24	25	13	17	79
Agustus	33	28	15	11	87
September	44	29	19	16	108
Oktober	33	30	24	20	107
November	32	29	19	14	94

Desember	21	23	17	16	77
Jumlah	356	318	213	172	1064

Data kecelakaan tiap bulan yang terjadi di Kota Malang dari tahun 2016-2019⁷⁵. Tabel 1.2

Berdasarkan data di atas menyebutkan bahwa kejadian kecelakaan terbanyak pada tahun 2016. Dengan data tersebut frekuensi kecelakaan dari tahun ke tahun berbeda sehingga tidak bisa dijadikan patokan tahun yang sering terjadi kecelakaan karena arus pula yang hal-hal kecil yang biasanya bisa diselesaikan dengan cara kekeluarga tanpa sepengetahuan pihak kepolisian. Dalam data kecelakaan tersebut jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan yang paling sering terjadi di Kota Malang dapat diklasifikasikan menjadi 5 (lima) yaitu sepeda motor, mobil penumpang, angkutan barang, bus, dan lainnya. Yang dimaksud kendaraan lainnya adalah jenis kendaraan selain yang sudah disebutkan serta kendaraan yang tidak bermotor. Data penyebab yang sering terlibat dalam kecelakaan yakni adalah sepeda motor yang berjumlah 470 selama empat tahun berturut-turut. Berikut merupakan data jumlah kendaraan yang terlibat dalam kejadian kecelakaan di Kota Malang pada tahun 2016-2019 seperti terlihat pada gambar.

⁷⁵Satlantas Polresta Kota Malang, (Malang, 10 Juni 2020)



Jenis Kendaraan Terlibat Kecelakaan di Kota Malang⁷⁶.

Tabel Diagram 1.3

Indikator	2016	2017	2018	2019	Jumlah
Lengah	280	153	101	131	665
Lelah	4	4	6	17	31
Mengantuk	6	12	3	0	21
Sakit	0	0	0	0	0
Tidak tertib	32	120	83	22	257
Tekanan psikologis	0	0	1	1	2
Pengaruh obat	0	0	0	0	0
Pengaruh alkohol	14	3	4	1	22
Batas kecepatan	20	26	13	4	63

Data Penyebab Faktor Berdasarkan Pengemudi di Kota Malang⁷⁷ Tabel 1.4

⁷⁶Satlantas Polresta Kota Malang, (Malang, 10 Juni 2020)

⁷⁷Satlantas Polresta Kota Malang, (Malang, 10 Juni 2020)

Melihat data di atas terlihat jelas bahwa memang angka kecelakaan yang terjadi di Kota Malang selama empat tahun terakhir menunjukkan angka yang berbeda dari tahun ke tahunnya. Dalam data tersebut menyebutkan bahwa paling banyak terjadi kecelakaan yang disebabkan karena adanya faktor manusia itu sendiri dengan mengemudikan sepeda motor yang tidak fokus dalam mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Indikator pengemudi yang dimaksud adalah terutama lengah adalah paling banyak yang berjumlah 665 dari indikator lainnya.

Lengah yang dimaksud disini adalah kurangnya konsentrasi dalam berkendara dengan baik, penggunaan *handphone*/ alat komunikasi gps bisa juga mengakibatkan adanya kelengahan saat mengemudikan kendaraannya. Banyaknya kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor manusia apalagi salah satu penyebabnya adanya aktifitas lain yang mengganggu saat berkendara. Solusi alternatif pengaturan teknis ojek *online* melalui peraturan daerah tidak berjalan dengan baik dan tidak menyelesaikan permasalahan legalitas pengoperasian ojek *online* yang menggunakan sepeda motor sebagai moda transportasi umum.

Dalam hal menjamin terwujudnya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang memenuhi aspek keamanan dan keselamatan, khususnya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan angkutan publik, maka perlu adanya suatu pengaturan tentang standarisasi aspek keamanan dan keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan publik. Mengingat bahwa keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas merupakan

permasalahan sosial dalam masyarakat yang berkaitan dengan etika dan budaya berlalu lintas bagi pengguna jalan. Pengertian Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/kendaraan dari gangguan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas⁷⁸. Sedangkan pengertian dari Keselamatan yakni suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, Jalan dan/atau lingkungan⁷⁹. Berdasarkan kedua pengertian tersebut, maka terwujudnya aspek keamanan dan keselamatan menjadi suatu tujuan yang harus dicapai demi untuk menghindarkan masyarakat dari rasa takut akan risiko-risiko yang muncul dalam kegiatan pengangkutan.

Pemerintah telah menggalakkan program *safety riding*, dimana program tersebut untuk meningkatkan kesadaran bagi pengendara berupa pelatihan dasar saat berkendara yang bertujuan untuk mempersiapkan pengendara dari segala kemungkinan yang dapat terjadi selama berkendara di jalan.

Sehingga, Kementerian Perhubungan Darat mulai mengambil sikap terhadap fenomena yang telah melibatkan banyak orang yang bekerja sebagai pengendara ojek *online*. Pada tanggal 11 Maret 2019 muncul adanya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan Menteri tersebut dimaksudkan untuk memberikan perlindungan hukum dan keselamatan

⁷⁸Pasal 1 Ayat 31 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁷⁹Pasal 1 Ayat 31 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

bagi pengguna sepeda motor, khususnya pengemudi dan penumpang sepeda motor yang digunakan untuk jasa transportasi. Pasal 2 Permenhub No 12 Tahun 2019 Tentang Ruang Lingkup Peraturan, dimana Permenhub tersebut berlaku untuk ojek konvensional dan ojek *online*.

Pada peraturan tersebut, terdapat ketentuan mengenai aspek-aspek yang harus dipatuhi oleh para pengendara ataupun penumpang sepeda motor yaitu aspek keselamatan, aspek keamanan, aspek kenyamanan, aspek keterjangkauan dan aspek keteraturan⁸⁰. Dalam Permenhub tersebut juga lebih fokus mengatur tentang adanya keselamatan, formula biaya jasa atau tarif, suspend dan kemitraan.

Dalam melakukan pekerjaannya para ojek *online* terutama yang berarda di Kota Malang tidak sedikit yang mengalami permasalahan terlebih dengan permasalahan yang muncul dalam era teknologi modern saat ini. Sebut saja kehadiran GPS yang dapat mengakses lebih mudah dan fleksibel dengan cara mengoperasikan *smartphone/HP* dengan mengaktifkan data, kemudahan ini juga terlihat para pendiri perusahaan seperti Go-jek, Grab-bike, Maxim, Oke jack dan lainnya untuk diharuskannya mempunyai *handphone*, perusahaan ojek *online* yang ada di Malang saat ini sudah mengkait banyak sekali para *driver* sebagai mitra kerja mereka.

⁸⁰Pasal 1 Ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat

Penulis meneliti beberapa driver ojek *online* yang biasanya mencari penumpang di daerah lowokwaru yang pertama Bapak Sujito umur 60 selaku pengemudi ojek *online* menceritakan⁸¹

“Bahwa memang sangat penting banget mbak,saya mendaftar gojek ini mulai 2017 apalagi para pencari nafkah seperti saya kalau saya tidak pakai gps gimana saya bisa liat arah jalan dengan benar serta tau lokasi yang dituju,ya dulu pas awal-awal banget itu saya sering liat gps memang itu sangat mengganggu konsentrasi,gps-nya biasanya saya tempel di spidometer, bahaya akan timbul kecelakaan apalagi orang yang rentan dan sudah tua terus domisili asli luar Jawa. Tapi kalau sudah terbiasa kita tau jalan sekali buka gps kita lihat dulu berhenti di pinggir jalan lalu melihat 100 meter lagi belok baru dibuka lagi, jadi tidak harus megang atau liat gps terus,saya sih gak terlalu tau undang-undangnya apa mbak yang saya tau emang kalau kita liat hp terus pandangannya kan bahaya bagi driver atau penumpangnya juga, alhamdulillahnya sih selama saya berkendara aman-aman aja mungkin karena udah hafal jalan mbak ”

Pengemudi ojek *online* selanjutnya yakni Bapak Kanugrahan yang berumur 45 mengatakan⁸²

“saya mulai grab-bike tahun 2017 mbak,saya asli Klaten tapi ikut istri sejak 2016 biasanya saya mencari penumpang di daerah sekitar jl semeru terus melewati kampus-kampus gitu mbak, kalau saya mencari penumpang itu ya jalan terus mbk jarang-jarang kalau nge time nunggu penumpang,terus gps-nya biasanya saya taruh di dashboard, untuk penggunaan gps itu emang sangat penting banget mbk apalagi yang tidak tau jalan kayak saya, emang menaggu konsentrasi saya pernah hampir nyrempet pengendara di depan saya karena terlalu fokus mencari alamat si penumpang soalnya waktu itu orderannya jarang saya lewati dan saya tidak tau arah jalan itu mbak, untuk peraturannya sih gk terlalu tau sih mbk, yang saya tau cuma menggunakan hp itu sebenarnya emng bahaya kalau pas di jalan apalgi saat mengemudi”

Selanjutnya yakni mas ulub pengemudi gojek berumur 24 mengatakan.⁸³

“saya memulai go-jek ini sejak 2018 kemarin sih jadi masih baru,tempat tinggal asli malang, saya biasanya memulai rute daerah kampus-kampus aja sih paling jauh kalau pagi mengantarkan ke terminal atau stasiun,gps nya biasanya saya bawa mbak, kalau menurut saya gps itu sangat penting tapi itu berarti bukan larangan karena saya juga masih

⁸¹Sujito, Wawancara, (Malang, 5 Juni 2020)

⁸²Kanugrahan, Wawancara, (Malang, 5 Juni 2020)

⁸³Mas Ulub, Wawancara, (Malang, 4 Juni 2020)

mahasiswa sih mbak jadi tau lah pasal yang dimaksud kalau aku menafsirkannya itu tergantung pemakaiannya, sementara awal-awal dulu emang gatau jalan liat dikit aja udah paham, bahkan sehari saya bisa tidak memakai gps sama sekali. Untuk awal pendaftaran juga sebenarnya ditraining cara penggunaan gps ada yang online ada yang offline, dan gps itu emang penting banget apalagi buat yang baru atau yang masih tua-tua gitu. Meskipun seperti itu alhamdulillah dalam penggunaan gps selama ini aman-aman aja mbak”

Pengemudi ke empat yakni bapak Andre yang berumur 70 mengatakan⁸⁴.

“saya mendaftar maxim sejak 2019 kemarin, selama ini saya sangat bergantung sekali mbak pada gps, saya asli Blimbing Malang tapi saya baru-baru ini bisa mengoperasikan kayak gini mbak daripada nganggur dirumah gak ada pendapatan jadi saya memberanikan diri daftar ojek online, saya menerima orderan ya sini-sini aja mbak tapi saya nggak tau jalan ini mana jadi sering banget saya tledor karna liat hp terus pernah hampir aja nabrak orang mbak tapi alhamdulillah nggakpapa, waduh saya aja lulusan smp mbak mana tau undang-undang tentang penggunaan gps saya cuma ikut aturannya kantor aja ditraining disuruh ngeklik ini saat menerima order dikasih tau juga lainnya saya lakuin aja, tetapi mulai-mulai ini saya alhamdulillah hafal sedikit jalan-jalan itu mbk jadi gak selalu pantengin gps terus”

Selanjutnya Bapak Tri Prasetya selaku pengendara Gojek sejak tahun 2017 juga mengatakan hal yang sama.⁸⁵

“bahwa dengan adanya gps itu sangat penting tetapi kalau dilihat pasal yang sudah dijelaskan sama mbaknya secara singkat itu memang benar kadang ada yang sampai menimbulkan kecelakaan, dan memang benar juga sih mbak keselamatan itu sangat penting tapi ya gimana mbak, kalau saya tergantung pemakaian gps itu sendiri sih mbak, bagaimana kita menggunakan tanpa membahayakan orang lain dengan cara berhenti dulu biasanya hal yang saya lakukan seperti itu sih jadi tidak melulu melihat gps”

Selanjutnya pak bayu pengemudi yang berumur 49 mengatakan *“saya mendaftar grabbike ini selama 2016 dulu saya juga gojek di Surabaya, saya asli surabaya mbak. Biasanya saya gak ngetime sekitar area kampus arah blimbing gitu, lihat gpsnya saya menggunakan stakeholder kayak gini mbak, menurut saya sih penggunaan gps itu klw melulu melihat gps gak aman dan bahaya apalagi itu undang-undang yang mengatur tapi kalau di Malang itu gak seperti di Surabaya kalau gak narik ya gak narik semuanya tapi kalau di Malang itu enggak kayak mementingkan ego dirinya masing-masing saya senior mbak klw di*

⁸⁴ Andre, Wawancara, (Malang, 11 Juni 2020)

⁸⁵ Tri Prasetya, Wawancara, (Malang, 11 Juni 2020)

Surabaya ada aturan ya saya bilangin dengan baik-baik apalgi penggunaan gps yang gatau jalan pasti bahaya untungnya selama ini saya aman-aman aja,tergantung penggunaanya juga kalau saya menuju satu meter belok saya baru ikuti arah kadang minggir dulu gitu mbak'

Jadi dari penjelasan dari para pengemudi tersebut dapat disimpulkan bahwa menggunakan GPS memanglah sangat penting bagi pengendara ojek *online*. Dengan mengacu pada perkembangan teknologi di bidang telekomunikasi sekarang layanan GPS sendiri sudah tercantum pada ponsel masing-masing. Tetapi penjelasan tersebut 30% berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Implementasi Pasal 106 Ayat 1 sebenarnya sudah disadari para pengemudi ojek *online* yang ada di Kota Malang meskipun sebagian para pengemudi tidak mengetahui secara spesifik tentang aturan menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tetapi dari segi keselamatan masyarakat atau para pengemudi ojek *online* mengetahui larangan bahwa GPS sebenarnya bisa saja membahayakan dirinya atau orang lain di sekitarnya, menimbulkan ketidakkonsentrasian bagi pengemudi saat melakukan kegiatan berkendara.

Mereka juga menyadari bahwa hal tersebut dapat menimbulkan ketidakmaslahatan dalam melakukan kegiatan berkendara. Ojek *online* sendiri belum mempunyai payung hukum sepenuhnya tetapi dalam pelaksanaannya sekarang ojek *online* dapat diklasifikasikan ke dalam angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Hal tersebut mempunyai standart pelayanan angkutan orang dalam Pasal 141 Ayat 1 UU LLAJ yakni harus memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi keamanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan,

kesetaraan dan keteraturan. Pengemudi kendaraan bermotor umum dapat menurunkan penumpang yang diangkut apabila penumpang itu membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan⁸⁶. Hal tersebut sangat penting untuk melindungi pengemudi atau penumpang dan juga pengguna jalan lainnya pada saat berkendara di jalan.

Dalam hasil wawancara di atas menyebutkan bahwa ada beberapa sebagian mereka yakni para ojek *online* yang tidak menyadari akan bahaya penggunaan GPS yang terus-menerus dengan pandangan yang fokus terhadap telepon genggamnya masing-masing. Ada beberapa alasan bagi para pengemudi yang belum bisa mengimplementasikan Pasal 106 Ayat 1 yakni mereka tidak hafal jalan atau tidak begitu mengetahui jalan yang dituju disisi lain juga bagi para pengemudi mengetahui akan bahaya yang ditimbulkan tetapi mereka menyepelekan hal tersebut karena GPS dianggap sangat penting buat mencari nafkah, tanpa GPS mereka juga banyak yang tidak tahu jalan menuju lokasi.

Penggunaan GPS saat ini adalah kebutuhan utama bagi pengendara ojek *online* seperti: Maxim, Oke-Jack, Gojek dan Grab yang berada di Kota Malang. Para perusahaan ojek *online* tersebut telah memanfaatkan kemajuan teknologi yang membuat orang lebih mudah untuk melakukan pekerjaannya. Bahkan tidak sedikit yang menggunakan GPS, tetapi cara memanfaatkan GPS bagi setiap pengemudi bervariasi dan bermacam-macam. Ada yang diletakkan di dashboard kendaraan, ada yang ditempelkan di atas spidometer, ada yang dipegang dengan tangan, ada

⁸⁶Pasal 190 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

yang menggunakan alat penjepit HP yang biasanya di letakkan samping spion. Inovasi dalam jasa transportasi membawa masyarakat pada ojek *online*, jasa transportasi sepeda motor berbasis aplikasi *online* yang disambut baik dan diminati oleh masyarakat. Termasuk dalam aplikasi GPS yang mempermudah pekerjaan bagi para pengemudi ojek *online* serta dapat juga menjadikan solusi bagi pengemudi yang tidak mengetahui arah jalan.

Hal tersebut juga harus dibarengi dengan aspek keselamatan dan aspek keamanan yang dijabarkan dalam Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang mengatur tentang adanya larangan bagi pengemudi dan penumpang dan ketentuan pelaksanaan kegiatan ojek *online* yang harus dipenuhi oleh perusahaan aplikasi dalam hal memenuhi persyaratan aspek keamanan dan keselamatan. Efektivitas dan efisiensi tersebut tentu dapat terwujud apabila dalam penggunaan GPS saat berkendara harus bisa mengoperasikan dengan baik tanpa membahayakan satu sama lain dan juga harus memenuhi aspek-aspek keamanan dan keselamatan demi menjaga kelancaran dalam proses pengangkutan.

Berdasarkan data yang diperoleh peneliti, bahwa implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut sudah disadari oleh masyarakat terutama para pengendara ojek *online* meskipun selama ini mereka tidak mengetahui secara spesifik tentang aturan yang sudah diatur dan diberlakukan. Beberapa para pengendara ojek *online* mengetahui larangan pasal tersebut

yang dapat menimbulkan konsentrasi yang tidak wajar seperti terjadi kecelakaan baik kecelakaan ringan atau kecelakaan berat. Meskipun mereka mengetahui, adapula yang masih menghiraukan adanya aturan tersebut. Dalam faktanya masih ada beberapa pengendara ojek *online* yang tidak menyadari akan bahaya dalam menggunakan GPS. Mereka tidak mengimplementasikan karena menganggap GPS adalah salah satu fitur utama dan sangat penting bagi memenuhi kebutuhannya untuk mencari pekerjaan sebagaimana profesi yang dijalankannya. Beberapa faktor yang menjadikan GPS sebagai alat utama dan sangat penting yakni mereka tidak mengetahui jalan sama sekali terutama kalangan orang yang lebih tua, orang yang belum terlalu paham akan teknologi serta cara pengoperasian GPS dengan benar.

Berdasarkan penjelasan diatas memungkinkan penulis untuk menarik kesimpulan bahwa Implementasi Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengendara ojek *online* di Kota Malang masih belum terpenuhi secara maksimal karena kurangnya kesadaran masyarakat terutama para pengendara ojek *online* itu sendiri, kurang adanya sosialisasi secara bertahap tentang penggunaan GPS serta tidak ada keterangan secara jelas di undang-undang tentang larangan menggunakan *handphone* atau fitur GPS.

b. Tinjauan Masalah Mursalah Terhadap Penggunaan Aplikasi GPS Oleh Para Ojek Online di Kota Malang

Transportasi atau angkutan adalah salah satu kebutuhan yang harus ada dalam kehidupan manusia untuk memenuhi kebutuhan. Secara

khusus sudah disebutkan dalam Al-Quran surah Al-An'am ayat 142 bahwa kapal dan binatang sebagai tunggangan adalah hewan seperti unta, kuda, keledai dan sebagainya.

وَمِنَ الْأَنْعَامِ حَمُولَةٌ وَفَرَشَاءٌ كُلُوا مِمَّا رَزَقَكُمُ اللَّهُ وَلَا تَتَّبِعُوا خُطُوَاتِ الشَّيْطَانِ إِنَّهُ لَكُمْ

عَدُوٌّ مُّبِينٌ

Artinya: *Dan di antara hewan-hewan ternak itu ada yang dijadikan pengangkut beban dan ada (pula) yang untuk disembelih. Makanlah rezeki yang diberikan Allah kepadamu, dan janganlah kamu mengikuti langkah-langkah setan. Sesungguhnya setan itu musuh yang nyata bagimu (Al-An'am 142)*

Seperti yang dijelaskan pada pembahasan sebelumnya tentang penggunaan GPS saat berkendara yang membahayakan bagi pengendara ataupun bagi penumpang. Meskipun mereka sudah mengetahui akan bahaya tentang penggunaan GPS dengan aturan Pasal 106 Ayat 1 masih banyak hal tersebut yang tidak semuanya dilakukan/dipatuhi secara langsung oleh para pengemudi ojek *online* yang ada di Kota Malang. Hal ini dikarenakan kurangnya kesadaran pagi para pengemudi ojek *online* yang hampir meremehkan aturan-aturan yang ada dan hanya mementingkan diri sendiri seperti tidak ingin kehilangan penumpangnya.

Penulis mengaitkan permasalahan ini dalam ruang lingkup *masalah mursalah* yang mempunyai arti bahwa sesuatu yang mengandung manfaat dan menolak mudarat dalam memenuhi kebutuhan primer ataupun sekunder.

Dilihat dari permasalahan di atas yang mendasari adanya ketidaktahuan dan ketidaksadaran akan bahaya yang ditimbulkan Pasal 106 Ayat 1 adalah mengendarakan sepeda motor dengan wajar dan penuh konsentrasi salah satunya adalah dalam penggunaan GPS saat berkendara.

Berdasarkan hasil wawancara yang didapat oleh beberapa narasumber termasuk bagi para *driver* ojek *online* sebagai berikut :

1. Kemaslahatan / manfaat penggunaan GPS bagi para pengendara ojek *online*

- a. Membantu penunjuk jalan.
- b. Tidak mudah tersesat saat menjemput penumpang/mengantarkan penumpang ke lokasi yang dituju⁸⁷.
- c. Bisa mengetahui lokasi yang sulit dituju⁸⁸.
- d. Dapat mengetahui jalan yang kecil atau jalan terobosan kalau jalan besar mengalami kemacetan⁸⁹.
- e. Mempercepat perjalanan yang sedang dituju.
- f. Semakin cepat mengantarkan penumpang, semakin pula banyak orderan atau bisa dikatakan kerja target⁹⁰.

Tidak hanya kepada *driver* ojek *online* saja tetapi kemaslahatan ini juga sangat berdampak bagi *customer* ojek *online*. Berdasarkan hasil wawancara yang didapat oleh beberapa narasumber termasuk para *customer* ojek *online* terhadap penggunaan GPS bagi *driver* ojek *online* sebagai berikut :

- a. Di nilai sangat praktis dan mudah.

⁸⁷ Bayu, Wawancara, (Malang, 7 Juni 2020)

⁸⁸ Aulia, Wawancara, (Malang, 7 Juni 2020)

⁸⁹ Baudiyanto, Wawancara, (Malang, 7 Juni 2020)

⁹⁰ Primo Bismoko, Wawancara, (Malang, 14 Juni 2020)

Maksudnya adalah dengan adanya smartphone yang dilengkapi fitur gps atau penunjuk jalan, maka customer lebih mudah mengetahui darimana driver tersebut berjalan sampai ke lokasi begitupun driver yang lebih mudah mengetahui lokasi yang dituju⁹¹.

b. Efisien waktu.

Maksudnya adalah dengan adanya gps bisa mengantarkan sesuai tepat waktu dan meminimalisir kemacetan karena bisa melihat terobosan jalan kecil jadi tidak harus melewati jalan besar terlebih dahulu jika ada jalan yang lebih cepat biasanya para driver mengetahuinya dari smartphone gps nya masing-masing⁹².

c. Cepat.

Maksud dari cepat ialah menggunakan ojek online dengan menggunakan gps sampai tujuannya lebih cepat karena mengetahui lokasi yang dituju/lokasi penjemputan dibandingkan ojek biasa tanpa menggunakan gps yang mungkin biasanya lebih sering tanya ke customer/penumpangnya untuk lokasi yang dituju⁹³.

Penggunaan GPS bagi pengendara ojek *online* di Kota Malang menurut Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bukan termasuk larangan dalam penggunaan smartphone meskipun dalam kenyataannya masih banyak dan mayoritas ojek *online* yang menggunakan *smartphone* bahkan pihak penegak hukum Kota Malang sudah menilang dari beberapa pengguna *smartphone* saat berkendara.

Namun dalam hasil wawancara dan observasi yang telah dilakukan oleh penulis terhadap *driver* maupun *customer* di atas menyebutkan bahwa penggunaan GPS pada *smartphone* sangatlah penting apalagi bagi para pengendara ojek *online* untuk mencari nafkah dengan adanya GPS tersebut sangatlah membantu para ojek *online* yang tidak mengetahui jalan sama

⁹¹Dita, Wawancara, (Malang,7 Juni 2020)

⁹²Afifah, Wawancara, (Malang,13 Juni 2020)

⁹³Diana, Wawancara, (Malang,13 Juni 2020)

sekali serta membantu masyarakat dalam melakukan aktifitas agar lebih efisien dan cepat. Penggunaan GPS yang semakin marak dengan ditunjang adanya teknologi tidak menerapkan standart operasional yang baik dan tidak jelas juga bisa menyalahi adanya Pasal 106 Ayat 1 UU LLAJ serta dapat menyebabkan adanya kemudharatan baik dari pengemudi atau penumpang.

2. Kemudharatan yang timbul bagi *driver/* pengemudi ojek *online* sebagai berikut ;
 - a. *Menimbulkan konsentrasi terganggu karena adanya pandangan yang terus menerus ke depan.*⁹⁴
 - b. *Tidak wajar saat melakukan berkendara yang menyebabkan adanya kecelekaan bagi para pengguna kendaraan lainnya.*
 - c. *Menimbulkan rasa kecemasan saat berkendara, maksudnya adalah ketika benar-benar tidak mengetahui jalan sama sekali yang hanya mengandalkan smartphone GPS di depannya seketika itu ada banyak pengguna lainnya yang menyebabkan ketidakfokusan dalam berkendara.*⁹⁵
 - d. *Menggunakan smartphone terutama GPS juga bisa terkena tilang karena melanggar Pasal 106 Ayat 1.*
 - e. *Tidak aman saat melakukan berkendara.*
 - f. *Tidak fokus berkendara tetapi lebih fokus melihat GPS di smartphone.*
 - g. *Pernah beberapa kali mengalami kecelakaan ringan saat terlalu fokus dengan GPS.*⁹⁶

Kemudharatan tersebut juga tidak dirasakan bagi penggunaa ojek *online* saja tetapi penulis juga melakukan wawancara terhadap beberapa customer ojek *online* di Kota Malang sebagai berikut:

- a. *Menimbulkan rasa khawatir karena para pengemudinya terkadang tidak fokus saat melakukan berkendara*⁹⁷.

⁹⁴Fakhrudin, Wawancara, (Malang,15 Juni 2020)

⁹⁵Taufan, Wawancara, (Malang,17 Juni 2020)

⁹⁶Andika, Wawancara, (Malang,14 Juni 2020)

- b. *Menimbulkan rasa bahaya bisa menyebabkan kecelakaan ringan seperti menabrak body belakang motor lain karena terlalu fokus melihat GPS.*⁹⁸

Dalam pernyataan diatas penggunaan GPS terhadap para pengendara ojek *online* di Kota Malang adalah salah satu permasalahan yang tidak dijelaskan di dalam hukum islam dan penggunaanya tersebut melibatkan mayoritas ojek *online* di Kota Malang yang beragama Islam, walaupun dalam qaidah ushul fiqh dijelaskan segala sesuatu pada dasarnya boleh, kecuali bila ada dalil yang mengharamkannya⁹⁹.

الأَصْلُ فِي الشُّرُوطِ فِي الْمُعَامَلَاتِ الْحِلُّ وَالْإِبَاحَةُ إِلَّا بِدَلِيلٍ

Artinya : *Hukum asal menetapkan syarat dalam mu'âmalah adalah halal dan diperbolehkan kecuali ada dalil (yang melarangnya)*

Penggunaan GPS oleh para pengendara ojek *online* adalah peraturan yang telah melanggar Pasal 106 ayat 1 UU LLAJ, namun dalam kenyataannya masyarakat terutama para pengendara ojek *online* menilai dengan adanya fitur GPS yang ada di *smartphone* merupakan hal yang terpenting dalam mencari nafkah sebagai profesi yang seharusnya, jika mereka tidak menggunakan GPSnya bisa jadi mereka tidak mendapatkan hasil karena mereka takut para konsumen mencancel dikarenakan *driver* yang lama tidak tau jalan, apalagi dalam sistem ojek *online* semua adalah kejar target.

Berdasarkan data yang sudah diperoleh oleh penulis, permasalahan penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang telah

⁹⁷Nadhifatul, Wawancara, (Malang, 15 Juni 2020)

⁹⁸Roza, Wawancara, (Malang, 15 Juni 2020)

⁹⁹Abdul Wāhab Khalāf, Ilmu Ushūl Al-Fiqh (Kairo: Dār Al-Fikr, 1996), 118.

memenuhi persyaratan khusus untuk melakukan ijtihad dengan menggunakan *masalah mursalah* yang sesuai dengan persyaratan yang dikemukakan oleh Abdul Wahab Kallaf menyatakan bahwa adanya manfaat atau masalah yang hakiki dan bersifat umum, benar mendatangkan kebermanfaatan bagi setiap manusia serta menghindarkan mudarat dari manusia secara utuh, tidak bertentangan dengan dalil dan syara' yang telah ditetapkan, baik yang sudah tertulis dalam nash Al-Quran, al-Sunnah, Ijma' ulama terdahulu dengan kondisi yang memang diperlukan demi menghindarkan umat dari kesulitan

Penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang merupakan masalah umum karena penggunaanya tidak hanya satu orang saja melainkan hampir semua ojek *online* di Kota Malang baik itu muda atau orang yang tua. Penggunaan di GPS dinilai sangat membantu bagi para driver yang berarda di Kota Malang karena membantu melancarkan aktifitasnya dalam pekerjaannya bahkan *driver* ojek *online* sangat bergantung pada GPS sebagai penunjuk jalan. Hal tersebut dijelaskan dalam Surah An-Nisa Ayat 59¹⁰⁰ :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya : *Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. Kemudian jika kamu berlainan pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.*

¹⁰⁰Tim Penerjemah, *Al-Quranul Karim Tarjamah Tafsiriyah*, (Yogyakarta: Mahad An-Nabawy, 2011), 457.

Penggunaan *smartpone* yang menggunakan fitur GPS terhadap pengendara ojek *online* di Malang, apabila dikaitkan dengan ayat di atas, maka dapat dilihat penggunaan GPS tersebut berbenturan dengan dalil syara' yang telah ada dalam bentuk Nash-Alquran. Karena penggunaan GPS merupakan salah satu bentuk ketidak taatan dalam menjalankan peraturan yang telah dibuat yakni dalam Pasal 106 Ayat 1. Berdasarkan pernyataan yang dikemukakan oleh Abdul Wahab Kallaf, sesuatu yang dianggap *masalah* itu seharusnya berupa kepentingan umum, bukan kepentingan pribadi.

Hal tersebut juga disampaikan oleh Bagian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota Malang bahwa¹⁰¹:

“Memang benar adanya Pasal 106 ayat 1 ini berhubungan adanya pelarangan menggunakan handphone agar tercapai keselamatan dalam berkendara, tetapi dalam kepentingan umum yang dimaksud adalah penggunaan GPS ini sangat dibutuhkan oleh pengendara ojek online jika orang tersebut sama sekali tidak mengetahui jalan. Maka dengan keadaan seperti itu dalam penggunaannya Dishub sendiri menyarankan jika menggunakan GPS dengan berhenti menepi terdahulu jika sekiranya terlihat beberapa meter lagi, bisa jadi menggunakan headshet dalam menggunakan GPS agar pandangan tetap fokus ke depan”

Berdasarkan hasil penelitian dan ayat di atas, penggunaan GPS merupakan salah satu fitur yang sangat penting yang berperan dalam pekerjaan sebagai ojek *online* hal tersebut juga sangat membantu para pengendara untuk memperoleh penghidupan yang lebih baik.

Qaidah *Ushul Fiqh*¹⁰²:

¹⁰¹Yolanda, Wawancara (Malang, 7 Juni 2020)

¹⁰²Abdul Wāhab Khalāf, Ilmu Ushūl Al-Fiqh (Kairo: Dār Al-Fikr, 1996), 99.

الْحَاجَةُ تَنْزِلُ مَنْزِلَةَ الصَّرُورَةِ عَامَّةً كَانَتْ أَوْ خَاصَّةً

Artinya: *Kebutuhan (hajat) terkadang menempati posisi darurat.*

Dari pemaparan sebelumnya, dapat diketahui bahwa penggunaan GPS merupakan kebutuhan dalam artian kebutuhan untuk mencari pekerjaan utama sebagai ojek *online*. Dimana pengendara ojek *online* sangat membutuhkan GPS sebagai penunjuk jalan, untuk menjemput atau menerima orderan dari customer. Jika para pengendara tidak mengetahui lokasi yang dituju. Tidak semua para pengendara ojek *online* mengetahui lokasi atau hafal arah jalan. Peran GPS sangat penting dan sangat dibutuhkan, apalagi para pengendara ojek *online* yang sudah berumur dan tidak mengetahui arah jalan, pengendara ojek *online* yang berasal dari luar Kota Malang, serta pengendara yang baru pertama kali mendaftar Go-Jek/Grab-Bike. GPS tersebut sangat dibutuhkan, selama hal tersebut bermanfaat bagi dirinya dan orang lain, penggunaan GPS akan menjadi posisi darurat karena jika para pengendara tersebut tidak menggunakan GPS maka mereka tidak bisa menjemput dan menerima orderan dari customer. Hal tersebut juga bisa merugikan pengendara/customer.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas, maka penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Bahwa implementasi penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* di Kota Malang **masih belum sesuai** dengan Pasal 106 Ayat 1 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan karena dalam faktanya dari pengendara ojek *online* masih banyak yang menggunakan *handphone* saat berkendara dan menganggap GPS adalah alat utama dalam menjalankan pekerjaannya. Beberapa para pengendara ojek *online* sudah menyadari akan Pasal 106 Ayat 1 meskipun dalam faktanya mereka tidak mengetahui aturan yang lebih spesifik mengenai penggunaan GPS tetapi para pengendara mengetahui adanya bahaya yang ditimbulkan saat tidak berkonsentrasi penuh yang menyebabkan kecelakaan dan ketidakwajaran dalam berkendara.
2. Penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* dikategorikan sebagai **masalah mursalah**. Karena dalam penggunaan GPS sangat dibutuhkan sebagai penunjuk jalan untuk menjemput/menerima orderan ketika tidak mengetahui lokasi yang dituju. Hal tersebut memposisikan GPS sebagai kebutuhan yang menempati posisi darurat. Beberapa pengendara ojek *online* di Kota Malang menganggap bahwa GPS sangat dibutuhkan dalam melakukan aktifitasnya termasuk dalam profesinya sebagai ojek *online*.

B. Saran

Dari kesimpulan di atas, penulis memberikan saran untuk dijadikan sebagai bahan evaluasi terhadap bahan penelitian dan pihak-pihak yang berperan didalamnya sebagai berikut:

1. Untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Malang, dihimbau kepada Polisi maupun Dinas Perhubungan seharusnya dengan memberikan sosialisasi dalam penggunaan GPS oleh pengendara ojek *online* yang lebih baik lagi.
2. Seharusnya perusahaan ojek *online* menerbitkan peraturan mengenai standart operasional dalam penggunaan GPS secara rinci untuk meningkatkan keselamatan bagi penegendara maupun penumpang ojek *online*.
3. Seharusnya para pengendara ojek *online* lebih mematuhi protokol keselamatan dalam berkendara.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Quran al-Karim

Tim Penerjemah. *Al-Quranul Karim Tarjamah Tafsiriyah*. Yogyakarta: Mahad An-Nabawy, 2011.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 1989.

Yunus, Muhammad. *Kamus Arab Indonesia*. Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir Al-Quran, 1973.

Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 Tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang Dan Jasa Dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah.

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 Tentang Informasi dan Transaksi Elektronik.

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 23/PUU-XVI/2018

Peraturan Menteri Perhubungan No 12 Tahun 2019 Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor.

Buku

Abdulkadir Muhammad. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013.

Abdurahman, Dahlan. *Ushul Fiqh Ce;3*. Jakarta: Amzah, 2014.

Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.

Amirrudin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: PT Raja Grafindo, 2006.

Asmawi. *Perbandingan Ushul Fiqh*. Jakarta: Amzah, 2011.

As Syaukani. *Irsyad Al-Fuhul*. Beirut: Dar al Kutub al-Ilmiyyah, 1994.

- Dahlan. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Printed Media, 2010
- Effendi,Satria dan M. Zein. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Fajar,Mukti, Yulianto Ahmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013.
- Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*. Malang: UIN Press, 2012.
- Hamid,Abu, Al-Ghazali. *Al-Mustasyfa Fi'Ilm Al-Ushul*. Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1993.
- Hidayat,Taufiq,Achmad Yani dan J.A Barata. *Buku Petunjuk Tata Cara Berlalu Lintas (higway code) di Indonesia*. Jakarta: Departemen Perhubungan RI,Ditjen Perhubungan Darat, 2005.
- J.Moloeng,Lexy. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002.
- Kurnia,Titon Slamet. *Pendidikan Hukum, Ilmu Hukum, dan Penelitian Hukum di Indonesia*. Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013.
- Nyak Umar,Muksyin. *Rekonstruksi Pemikiran Hukum Islam di Indonesia Pendekatan Al-Maslahah Al-Mursalah*. Banda Aceh: Yayasan Pena, 2006.
- Perhubungan RI,Departemen,Ditjen Perhubungan Darat. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika, 2013.
- Pusat Penelitian dan Pengembangan. *Inventarisasi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*. Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara: CV Rajawali, 1984.
- Setyaning Sri,Utama. *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen dalam Mempergunakan Jasa Transportasi PT. Solo Central Taxi di Surakarta*. Surakarta: Universitas Slamet Riyadi Surakarta, 2010.
- Soekanto,Soejono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1986.
- Soekanto, Soejono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press ,1892.
- Suharsimi Arikunto, Suharsimi. *Prosedur Penelitian:Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta, 2002.

Sunyoto, Andi. *Integrasi modul GPS Receiver dan GPRS untuk Penentuan Posisi dan Jalur Pergerakan Obyek*. Yogyakarta: Stimik Amikom, 2013.

Syarifuddin, Amir. *Ushul Fiqh Jilid 2*. Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, 2008.

Utomo, Heru. *Transportasi Dan Logistik*. Jakarta: Penerbit Erlangga, 2010.

Wāhab Khalāf, Abdul. *Ilmu Ushūl al-Fiqh*. Kairo: Dār al-Fikr, 1996.

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

Warpani. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: Penerbit ITB, 1990.

Yunus, Muhammad. *Kamus Arab Indonesia*. Jakarta: Yayasan Penyelenggaraan Penerjemah dan Penafsir Al-Quran, 1973.

Jurnal dan Karya Ilmiah

Aini, Qurratu. "Implementasi Ketentuan Perlakuan Khusus Bagi Penyandang Disabilitas Oleh Pemerintah Melalui Pasal 242 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Prespektif Masalah (Studi Kasus di Terminal Arjosari Kota Malang)", Undergraduate Thesis, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2019.

Agra Giantama, Mahendra. "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Atas Kecelakaan Penumpang Jasa Transportasi Online (Studi Layanan Go-Ride Yang Diselenggarakan Oleh PT Gojek Indonesia)", Undergraduate Thesis, Universitas Islam Indonesia, 2018.
<https://dspace.uui.ac.id/handle/123456789/5772>

Anggraini, Dini. *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*, eJournal Sosiatri-sosiologi no 1(2013): 10-19, 14-15
<https://ejournal.sos.fisip-unmul.ac.id/site/?p=577>

Armansyah. *Dampak Negatif dan Sanksi Pemakaian Telephone Selular pada Saat mengemudikan Kendaraan*, Undergraduate Thesis, UIN Syarif Hidayatullah, 2011,
[http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/4814/1/ARMAN SYAH-FSH.pdf](http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/4814/1/ARMAN%20SYAH-FSH.pdf)

- Baiq,Setiani. *Prinsip-prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*, Jurnal Ilmiah Widya, Vol 4 no.3 (2018) <https://ejournal.jurwidyakop3.com/index.php/jurnal-ilmiah/article/view/239>
- Budiawati,Anisah. "Tingkat Istiwa' Global Positioning System (Gps) Dan Google Earth Untuk Menentukan Titik Koordinat Bumi Dan Aplikasinya Dalam Penentuan Arah Kiblat", *Al-Ahkam*, Vol 26.no.1 (2016) <http://journal.walisongo.ac.id/index.php/ahkam/article/view/808>
- Kartikasari,Desi. "Layanan Transportasi Online Kendaraan Roda Dua Prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Masalah Mursalah (Studi Kasus di Surakarta, Sukoharjo dan Klaten)", Undergraduate Thesis, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Surakarta, 2019. http://eprints.iain-surakarta.ac.id/4995/1/Desi%20Kartikasari_152111136_HES.pdf
- Pratama,Gistiar Yoga, and Aminah Suradi. *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online Dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Diponegoro Law Journal 5.3 (2016) 1-19, 2-3 <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/dlr/article/view/12128>
- Saputra,Arikha. "Tindakan Hukum Penggunaan Ponsel Pada Ojek Online Saat Berkendara, " *Jurnal Komunikasi Hukum Universitas Pendidikan Ganesha*, no.2(2019):2407-4276<https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/jkh/article/17895/10879>
- Satria Siombing,Yudha. "Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Aplikasi Uber Dan Grabcar Sebagai Angkutan Berbasis Aplikasi Online", Undergraduate Thesis, Universitas Hasanuddin, 2016. <http://repository.unhas.ac.id/bitstream/handle/123456789/20101/SKRIPSI%20FIKS.pdf?sequence=1>
- Syafira Batubara,Ira. "Persepsi Mahasiswa Terhadap Transportasi Online (Studi Deskriptif Kuantitatif Tentang Persepsi Mahasiswa Terhadap Layanan Grab Di Kalangan Mahasiswa Fisip Usu)", Undergraduate Thesis, Universitas Sumatera Utara, 2018. <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/65155/Chapter%20II.pdf?sequence=3>

Website

- AA Nuss, "Bagaimana Cara Kerja GPS?", Kompasiana, 15 November 2015, diakses 27 April 2020, <https://www.kompasiana.com/eticetus/564d46804723bd540edc14dd/bagaimana-cara-kerja-gps>

Abidin,Aflahul “Lima Tahun, Penduduk Kota Malang Bertambah 50.116 Orang”, *Tribun Jatim*,14 Februari 2017 diakses 7 November 2019 <https://jatim.tribunnews.com/2017/02/14/lima-tahun-penduduk-kota-malang-bertambah-50116-orang>.

Ellpas, “Apa itu Grab?”, *Elpas.com*, 27 November 2017 diakses pada tanggal 3 Juli 2020, <https://www.elppas.com/2017/11/apa-itu-grab-ini-penjelasan-mudahnya.html>

Gojek Indonesia, ”Semangat Baru ,” diakses 30 Juni 2020, <http://www.gojek.com/about/>

Grab Indonesia, ”Tentang Grab”, diakses 27 April 2020 <https://www.grab.com/id/codeofconduct/>

Makki,Safir, “Solusi Buat Ojol Agar Anti Tilang GPS”, *CNN Indonesia* , 9 Februari 2019, diakses 6 Oktober 2019, <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190209142921-389-367738/solusi-buat-ojol-agar-anti-tilang-gps>

Maxim, “Pengemudi Maxim”, *Bunker Media* diakses pada tanggal 30 Juni 2020 <http://id.taximaxim.com/driver/>

Oke Jack, “Tentang Oke-Jack”, diakses pada tanggal 30 Juni 2020 <http://www.okejack.id>

Syahnani,Agus, ”Alasan MK Tetap Larang Penggunaan GPS”, *Hukum Online*, 01 Februari 2019 diakses 6 Oktober 2019, https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5c542c0cb2fdf/alasan-mk-tetap-larang-penggunaan-gps?utm_source=dable/.

Ellpas, “Apa itu Grab?”, *Elpas.com*, 27 November 2017 diakses pada tanggal 3 Juli 2020, <https://www.elppas.com/2017/11/apa-itu-grab-ini-penjelasan-mudahnya.html>

LAMPIRAN

A. Daftar Pertanyaan Wawancara

- 1) Pertanyaan penulis kepada pengendaa aplikasi ojek *online*:
 1. Sejak kapan menjadi pengendara *driver* ojek *online* ?
 2. Apakah asli berdomisili Malang ?
 3. Bagaimana mekanisme awal pendaftaran ojek *online* ?
 4. Seberapa penting penggunaan GPS saat berkendara ?
 5. Bagaimana cara mengoperasikan aplikasi GPS dalam operasional pekerjaan yang baik ?
 6. Rute mana saja yang dilewati saat berkendara ?
 7. Apakah selama ini penggunaan GPS dirasa aman saat berkendara ?
 8. Apakah tidak ada kendala saat mengoperasikan GPS khususnya bagi para pengendara/penumpang ?
 9. Apa segi positif dan negatifnyanya yang diambil dari penggunaan GPS ?
 10. Apakah anda mengetahui adanya aturan pelarangan dan bahaya saat menggunakan *handphone*/fitur GPS saat berkendara ?
- 2) Pertanyaan penulis kepada pengguna aplikasi ojek *online* :
 1. Sejak kapan menjadi pengguna aktif aplikasi ojek *online* ?
 2. Apakah pernah merasakan sesuatu hal yang tidak wajar saat *driver* menggunakan aplikasi GPS ?
 3. Apakah penting penggunaan GPS bagi *driver* ojek *online* ?

4. Apa segi positif dan negatifnya saat melihat *driver* mengoperasikan aplikasi GPS ?

3) Pertanyaan penulis kepada Bidang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang:

1. Bagaimana pandangan Dinas Perhubungan menyikapi permasalahan yang terdapat dalam Pasal 106 Ayat 1 ?

2. Bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam mengatur penggunaan GPS terhadap pengendara ojek *online* ?

3. Apakah ada aturan khusus dalam menyikapi permasalahan diatas ?

4. Faktor yang menjadi tolak ukur sehingga pasal tersebut penting dilaksanakan ?

4) Pertanyaan penulis kepada Bidang Manajemen Rekayasa dan Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Malang:

1. Bagaimana sistem keselamatan yang dimaksud oleh Dinas Perhubungan dalam melaksanakan Pasal 106 Ayat 1 ?

2. Apa ada tindakan dalam mengurangi angka kecelakaan yang disebabkan oleh penggunaan *handphone* saat berkendara ?

5) Pertanyaan penulis kepada petugas unit tilang Satlantas Polresta kota Malang:

1. Bagaimana penegakan hukum Pasal 106 Ayat 1 terhadap penggunaan GPS saat berkendara ?

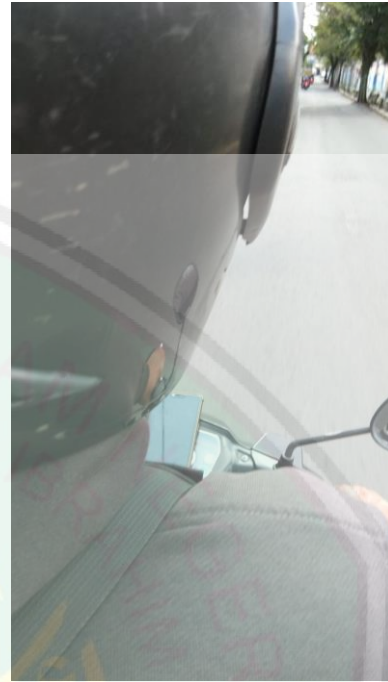
2. Apakah pernah terjadi penilangan terhadap pengendara yang menggunakan GPS saat berkendara ?

3. Apakah ada tindakan dalam mengatasi permasalahan pasal tersebut ?

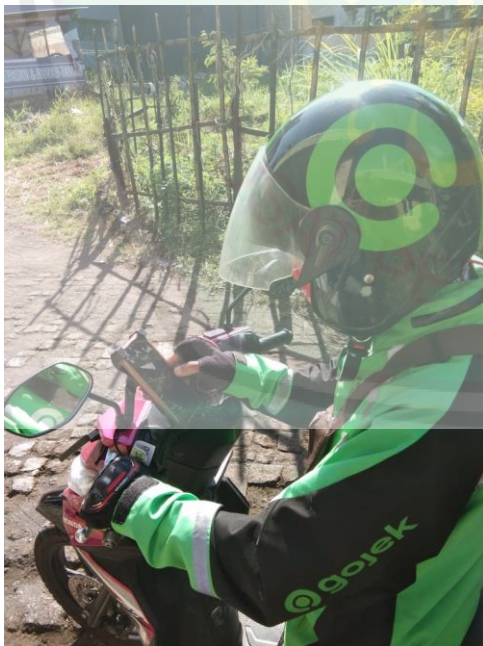
B. Dokumentasi Wawancara



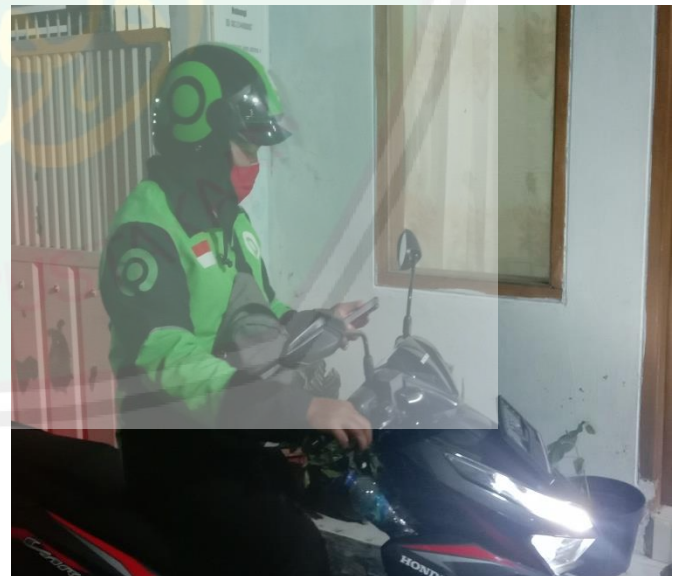
Driver mengoperasikan GPS diletakkan di atas spidometer



Driver mengoperasikan GPS ditempelkan dengan gurita(alat perekat handphone)



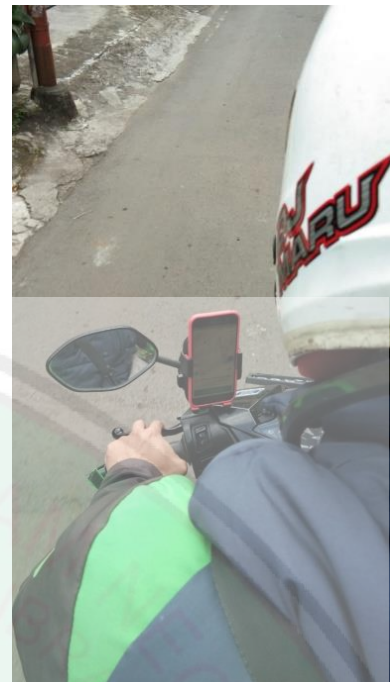
Driver mengoperasikan GPS ditempelkan dengan holder motor spion



Driver mengoperasikan GPS dengan cara dipegang tangan



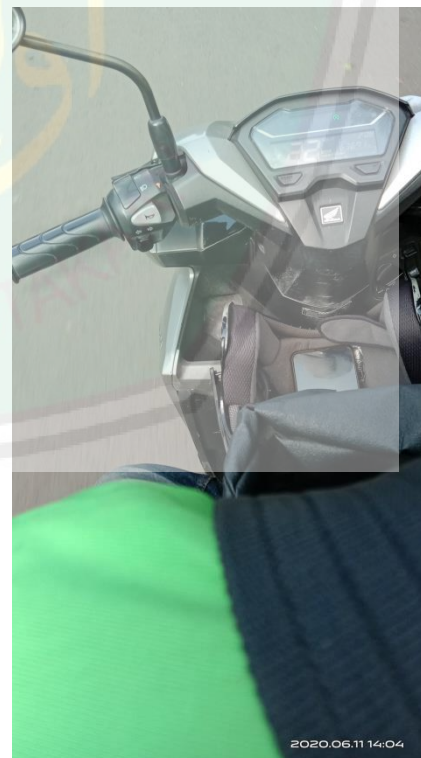
Driver mengoperasikan GPS dengan cara memakai holder stang motor



Driver mengoperasikan GPS dengan cara memakai holder motor spion



Driver mencari lokasi yang dituju dengan menggunakan GPS



Driver mengoperasikan GPS dengan cara dimasukkan di dalam helm yang dibalik



Wawancara dengan Pak Bayu salah satu *driver* Go-jek pada tanggal 7 Juni 2020



Wawancara dengan Pak Tri Juliastono selaku seksi staff Manajemen Rekayasa dan Keselamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan kota Malang pada tanggal 7 Juni 2020





Wawancara dengan Bapak Yolanda selaku bidang Angkutan Jalan dan Lalu Lintas Dinas Perhubungan kota Malang pada tanggal 7 Juni 2020



Wawancara dengan Bapak Adi Candra selaku petugas unit tilang Satlantas Polresta kota Malang pada tanggal 8 Juni 2020



DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama Lengkap : Venna Melindah
 Tempat, Tanggal Lahir : Mojokerto, 9 Februari 1999
 Agama : Islam
 Kewarganegaraan : Indonesia
 Alamat : Dusun Beratwetan, Desa Beratwetan, Kecamatan Gedeg, Kabupaten Mojokerto, Mojokerto.
 Email : melindahvenna@gmail.com
 Telepon : 085749704740
 Riwayat Pendidikan :



No	Lembaga	Nama Lembaga	Tahun
1	TK	TK Miksyaful Ulum	2003-2004
2	SD/MI	SDN Beratwetan 01	2004-2010
3	SMP/MTS	SMP Negeri 1 Kemlagi	2010-2013
4	SMA/MAN	MAN 1 Mojokerto	2013-2016
5	S1	UIN Maulana Malik Ibrahim Malang	2016-2020

Demikian riwayat hidup ini saya buat dengan sebenar-benarnya agar dapat dipergunakan sebaik-baiknya.

Hormat kami,

Malang, 04 Februari 2020

Venna Melindah
NIM. 16220101