

PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI SARANA
ANGKUTAN UMUM DI KOTA MALANG
(PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN
MAQÂSHID SYARI'AH)

SKRIPSI

Oleh:

Aam Ridwan
NIM 12220186



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2016

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

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

**PENGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI SARANA
ANGKUTAN UMUM DI KOTA MALANG
(PRESPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN
MAQASHID SYARIAH)**

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

Malang, 11 Juli 2016

Penulis,



**Aam Ridwan
NIM 1222018**

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Aam Ridwan
NIM: 12220186 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

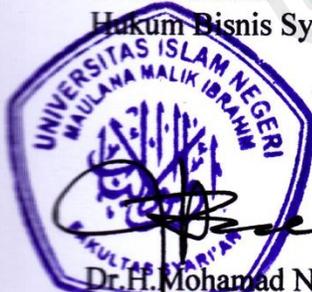
**PENGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI SARANA
ANGKUTAN UMUM DI KOTA MALANG
(PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN
MAQASHID SYARIAH)**

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

Malang, 11 Juni, 2016

Mengetahui,
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah

Dosen Pembimbing,



Dr. H. Mohamad Nur Yasin, SH., M. Ag
NIP. 196910241995031003



Dr. Suwandi M.H
NIP. 1961041520000310

PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudara Aam Ridwan Nim 12220186, mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

PENGUNAAN SEPEDA MOTOR SEBAGAI SARANA ANGKUTAN UMUM DI KOTA MALANG (PERSPEKTIF UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN MAQHASID SYARIAH)

Dewan Penguji

1. H. Alamul Huda, MA.
NIP197404012009011018

(.....)
(Ketua)

2. Dr. Suwandi, MH
NIP 1961041520000310

(.....)
(Sekretaris)

3. Dr. H. Mohamad Nur Yasin, SH.,M.Ag
NIP 196910241995031003

(.....)
(Penguji Utama)



Malang, 11 Juli 2016
Dekan Fakultas Syari'ah

Dr. H. Roibin, M. H.I
NIP 1968121899903100

MOTTO

أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَّا فِي الْأَرْضِ وَأَنفَلَكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ
وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَنْ تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ

“Apakah kamu tiada melihat bahwasanya Allah menundukkan bagimu apa yang ada di bumi dan bahtera yang berlayar di lautan dengan perintah-Nya. Dan Dia menahan (benda-benda) langit jatuh ke bumi, melainkan dengan izin-Nya? Sesungguhnya Allah benar-benar Maha Pengasih lagi Maha Penyayang kepada Manusia.”(QS. Al-Hajj: 65).

LEMBAR PERSEMBAHAN

Skripsi ini di persembahkan untuk:

Kepada seluruh segenap tenaga pengajar civitas Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, kepada dosen pengajar, dosen wali, dosen penguji, dan seluruh pegawai yang telah meluangkan waktu untuk bisa memebrikan ilmu kepada kami, semoaga Allah membalas kebaikan yang telah di berikan kepada kami

Kepada keluarga besar kami khususnya orang tua kami yang telah meluangkan segenap doa dan tenaga kepada kami,

Kepada saudara-saudara kami yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu saya haturkan semua yang telah memberikan arahan-arahan kepada kami

Kepada seluruh mahasisiwa angkatan 2012 yang telah memberikan motivasi sehingga bisa menulis tulisan ini tersusun dengan baik

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puja-puji hanya kepada Allah semata, yang selalu siap dengan curahan rahmat dan dan Rahim-Nya. Nikmat kesehatan dan keluasan berpikir yang penulis rasakan dan alami merupakan nikmat terbesar dan terindah sehingga skripsi yang berjudul “**Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Sarana Angkutan umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maqâshid Syari’ah*)**”, dapat terselesaikan dengan cukup baik dan juga tepat waktu.

Shalawat dan Salam selalu terarah kepada semulia-mulianya makhluk, Rasulullah Muhammad SAW, yang telah membawa kita ummatnya ke jalan kehidupan yang penuh dengan ilmu, amal dan taqwa.

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

1. Prof. Dr. H. Mudjia Rahardjo, M.Si, selaku Rektor Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Roibin, M.H.I selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Dr. H. Mohamad Nur Yasin, SH, M.Ag selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dr.Suwandi, M.H, selaku Dosen Pembimbing penulis. *Syukron Katsiron* penulis haturkan atas waktu yang telah beliau berikan untuk bimbingan, arahan serta motivasi dan menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. M. Robith Fu'adi, Lc M.Th.I selaku Dosen Wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
6. Segenap Dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT memberikan pahalanya yang sepadan kepada beliau semua.
7. Teristimewa untuk kedua orang tua kami yang saya cintai, Bapak Ust Solihin dan Ibunda Ade Juhro dan keluarga besar saya yang telah mencurahkan semuanya baik dukungan moril serta materil, terimakasih untuk kasih sayang yang kalian berikan dan kerja keras kalian berkat kerja keras kalian lah saya bisa seperti saat ini, terimakasih atas do'a yang selalu engkau panjatkan kepada Allah untuk mendoakan putra-putrimu agar bisa seperti yang diharapkan.
8. Untuk kakak-kakak saya Imas Masri'ah, Yani Mulyani, Mas Ari semoga sukses selalu dan selalu dalam curahan rahmad dari Allah SWT, untuk teman-teman saya

yang tidak saya sebutkan satu-persatu yang telah memberikan doa, terimakasih untuk do'a, kasih sayang dan dukungannya, semoga Tuhan selalu melindungi, memberi umur panjang dan mencurahkan kasih sayang-Nya.

9. Untuk teman- teman saya yaitu keluarga *Robith Salafy* yang telah memberikan arahan dan bimbingan, terima kasih atas kebersamaan kalian semua semoga kalian semua mendapatkan balasan dari Allah SWT baik didunia maupun diakhirat.
10. Untuk teman-teman seperjuangan seluruh angkatan 2012 Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Khususnya mahasiswa/i Hukum Bisnis Syariah, canda, tawa, suka dan duka selalu bersama sama, pengalaman yang tak pernah terlupakan dan tergantikan selama perkuliahan.

Peneliti berharap segala upaya yang telah dilakukan dicatat dan diberikan balasan yang sempurna oleh Allah SWT. Semoga apa yang telah penulis peroleh selama kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang bisa bermanfaat bagi semua pembaca. Penulis sangat mengharap kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

PEDOMAN TRANSLITERASI

Pengalihan huruf Arab-Indonesia dalam naskah ini didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1988, No. 158/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana yang tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide to Arabic Tranliterationstion*), INIS Fellow 1992.

A. Konsonan

Arab	Latin	Arab	Latin
ا	a	ط	Th
ب	B	ظ	Zh
ت	T	ع	'
ث	Ts	غ	Gh
ج	J	ف	F
ح	H	ق	Q
خ	Kh	ك	K
د	D	ل	L
ذ	Dz	م	M
ر	R	ن	N
ز	Z	و	W
س	S	ه	H

ش	Sy	ء	'
ص	Sh	ي	Y
ض	DI		

B. Vokal, panjang dan diftong

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

Vokal (a) panjang = Â misalnya قال menjadi Qâla

Vokal (i) panjang = Î misalnya قيل menjadi Qîla

Vokal (u) panjang = Û misalnya دون menjadi dûna

Khusus untuk bacaan ya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “î”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya' nisbat diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong (aw) = وو misalnya قول menjadi qawlun

Diftong (ay) = يي misalnya خير menjadi khayrun

C. Ta' marbûthah (ة)

Ta' marbûthah ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila *Ta' marbûthah* tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risalat li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlaf ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya في رحمة الله menjadi *fi rahmatillâh*.

D. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

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. Perhatikan contoh-contoh berikut ini:

- a. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan ...
- b. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...
- c. Masyâ' Allâh kâna wa mâ lam yasya' lam yakun

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
LEMBAR PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	x
DAFTAR ISI.....	xiii
ABSTRAK.....	xvi
ABSTRACT.....	xvii
ملخص البحث.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	12
D. Manfaat Penelitian.....	12
E. Definisi Operasional.....	13
F. Sistematika Penulisan.....	14
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	16
A. Penelitian Terdahulu.....	16
B. Tinjauan Umum Pengangkutan.....	21

1. Pengertian Pengangkutan	21
2. Dasar Hukum Pengangkutan	23
3. Macam- macam dan Jenis Angkutan Transportasi.....	26
4. Jenis-Jenis Pengkutan.....	28
5. Asas- asas Pengangkutan.....	31
6. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut.....	34
7. Fungsi dan tujuan pengangkutan.....	39
C. Kendaraan bermotor.....	41
1. Pengertian Kendaraan Bermotor	41
2. Karakteristik Kendaraan Bermotor	42
D. Teori Efektivitas Hukum.....	43
1. Pengertian Efektifitas Hukum	43
2. Parameter Efektifitas Hukum	44
E. Tinjauan Maqâshid Syarî'ah	49
1. Pengertian <i>Maqâshid Syarî'ah</i>	49
2. Klasifikasi Maqâshid Syarî'ah	51
3. Urgensi <i>Maqâshid Syarî'ah</i>	57
BAB III METODE PENELITIAN.....	60
A. Jenis penelitian.....	61
B. Pendekatan penelitian.....	61
C. Lokasi penelitian	62
D. Data yang digunakan dan metode pengumpulannya.....	62

E. Metode analisis data atau pengolahan data	63
BAB IV PEMBAHASAN.....	66
A. Deskripsi Lokasi Peneletian.....	66
1. Kondisi Geografis Penelitian.....	66
2. Dinas Perhubungan Kota Malang.....	68
3. Polisi Lalu Lintas Kota Malang.....	70
4. Pangkalan Ojeg Kota Malang.....	71
B. Data Hasil Penelitian.....	72
C. Analisis Yuridis Penggunaan Sepeda Motor Sebagai SaranaAngkutan Umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan <i>Maqashid Syariah</i>)	76
1. Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang	76
2. Analisis Yuridis penggunaan sepeda motor prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan <i>Maqashid Syariah</i>	84
BAB V PENUTUP.....	99
A. Kesimpulan	99
B. Rekomendasi.....	101
Daftar Pustaka	102
Lampiran-Lampiran	105

ABSTRAK

Aam Ridwan, 12220186, *Penggunaan Sepeda Motor sebagai sarana Angkutan Umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Maqhasid Syari'ah)*, skripsi jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing: Dr. Suwandi M.H.

Kata Kunci: Penggunaan Sepeda Motor, Sarana Angkutan Umum, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penggunaan sepeda motor sebagai salah satu sarana angkutan umum merupakan angkutan umum yang tidak memiliki jadwal keberangkatan dan kedatangan yang tetap. Angkutan ini di sangat diminati sebagai masyarakat dari perkotaan sampai pedesaan. Keberadaannya sangat mudah dijumpai di pemberhentian angkutan umum lainnya, sehingga memudahkan untuk menjumpai angkutan ini. Maka Penulis ingin mengetahui keberadaan penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor yang mana ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *maqhasid syariah*.

Dari latar belakang di atas muncul rumusan masalah yaitu: 1) Mengapa sepeda motor di jadikan sarana angkutan umum di Kota Malang? 2) Bagaimanakah analisis yuridis penggunaan sepeda motor perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dan *Maqhasid Syari'ah*?

Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif. Data yang dikumpulkan berupa data primer dan sekunder yang dilakukan dengan teknik observasi dan wawancara.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum merupakan kegiatan yang ilegal, karena tidak mempunyai dasar hukum yang resmi baik dari pemerintah maupun Undang-Undang sehingga kegiatan yang dilakukan angkutan dengan sepeda motor merupakan kegiatan yang dilarang. Selain itu keberadaan angkutan tersebut tidak mempunyai izin resmi dari Dinas Perhubungan setempat. Dari segi *Maqhasid Syariah*, penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor bertentangan dengan teori tersebut karena masih banyaknya kekurangan dalam penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor.

ABSTRACT

Aam Ridwan, 12220186, *Juridical Analysis of Use Motorcycles as one of the Public Transportation in Malang (Perspective of Law Number 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation and Maqhasid Sharia)*, Thesis, Department of Shariah Business Law, Shariah Faculty, The State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, Supervisor: Dr. Suwandi M.H.

Keywords: Use Motorcycles, Public Transportation Mean, Traffic and Road Transport

Motorcycles using as one of the public transportation is a public transport that does not have departure remain schedule and arrivals. This transport is very desirable for some urban people and also rural. The Existence of this transport is very easy to find in other public transport stops, so making it easier to meet this transport. Then the writer wanted to know use of public transport by motorbike which in terms of Law No. 22 of 2009 and maqhasid sharia.

Base on the background above appears two formulation of the problem. First, Why is the use of a motorcycle used as a means of public transport in Malang. Second How is juridical analysis of the use of motorcycles perspective of Law No. 22 of 2009 regarding Traffic and Road Transportation and Maqhasid Syari'ah.

The research methods that used in this study is empirical juridical using qualitative descriptive approach. Data collected in the form of primary and secondary and conducted by observation and interviews.

There are three finding in this research, the first is that the use of motorcycles as a means of public transport is an illegal activity, because it has no formal legal basis both from government regulations and Law. The second finding is that the existence of this transportation does not have official permission from the local Department of Transportation. The third finding is describing that In Maqashid Sharia reviews, the use of public transport by motorbike contraries to that theory, because there are still many shortcomings in the use of public transport by motorbike.

ملخص البحث

عمام رضوان، 1222 تحليل القانوني باستخدام الدراجة تكون وسيلة من وسائل النقل العام بمالانج (استعراض القانون رقم 22 نة 2009 عن حركة المرور و وسيلة النقل العام ومقاصد الشريعة)، بحث جامعي، حكم الإقتصاد الإسلامي، كلية الشريعة. جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج

الكلمة الرئيسية : استخدام الدراجة، وسيلة النقل العام، حركة المرور.

استخدام الدراجة كأحد وسيلة النقل العام من وسائل نقل العام التي ليس لها الجدول الزمني للمغادرة و الوصولة الثابتة. هذا النقل أشد طلبا من الناس من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية. وكونه أيسر جداً بوجودته في توقف وسائل النقل العام الأخرى حتى يسهلها لنيله. فلذلك، أراد الباحث معرفة كون مركباته مع دراجة فيه باستعراضها من القانون رقم 22 سنة 2009 ومقاصد الشريعة.

من تلك الخلفية، ظهرت مشكلات البحث وهي: (1) لماذا استخدام الدراجات تكون وسيلة من وسائل النقل العام بمالانج؟ (2) كيف تحليل القانوني باستخدام الدراجة في منظور القانون رقم 22 سنة 2009 عن حركة المرور و وسيلة النقل البري ومقاصد الشريعة؟.

منهج البحث المستخدمة في هذا البحث هو التجريبية القانونية باستخدام النهج النوعي الوصفي. وجمعت البيانات من البيانات الأساسية و الثانوية و طريقتها بالملاحظة والمقابلات. وأظهرت نتائج هذا البحث أن استخدام الدراجة وسيلة من وسائل النقل العام هو نشاط غير قانوني، لأنه ليس لديه أساس قانوني رسمي إما من الحكومة أو من القانوني حيث أن الأنشطة بالقيام مع النقل دراجة هو محظور. وبالإضافة إلى ذلك، وجود وسائل النقل العام ليس لها إذن رسمي من وزارة النقل. ومن حيث ومقاصد الشريعة ، استخدام النقل العام بدراجة مخالفة بتلك النظرية لأنها كثيرة من نقائصها في استخدام النقل العام بدراجة

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan suatu bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Dengan pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata secara baik dalam suatu sistem yang terpadu dan mampu menyediakan ketersediaan jasa transportasi sesuai dengan tingkat kebutuhan pelayanan yang tertib, nyaman, cepat, dan berbayar murah.

Adapun kebutuhan terhadap angkutan sangat tinggi khususnya masyarakat Indonesia, di sebabkan dengan beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna untuk menjangkau seluruh wilayah khususnya di Indonesia. Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya kebutuhan alat transportasi untuk memindahkan ke suatu tempat yang dituju guna dalam kebutuhan

kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang salah satunya transportasi adalah kendaraan bermotor. Secara umum transportasi kendaraan bermotor adalah merupakan jenis kendaraan di mana sistem gerakannya dengan menggunakan peralatan teknik atau juga dengan menggunakan mesin. Fungsi alat transportasi kendaraan bermotor ini adalah sebagai alat angkutan khususnya di darat.¹

Secara umum, masyarakat menggunakan pergerakan pengangkutan dengan tujuan yang sangat berbeda-beda, sehingga membutuhkan alat transportasi berupa angkutan pribadi maupun angkutan umum untuk kebutuhan mobilitasnya. Sebagian besar masyarakat di Indonesia tergantung pada angkutan umum, karena tidak semua kalangan masyarakat di Indonesia yang tingkat ekonominya tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi, sehingga tingkat penggunaan kendaraan semakin tinggi dalam upaya meningkatkan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran bagi angkutan kendaraan tersebut. Oleh karena itu, angkutan umum sangat dibutuhkan oleh masyarakat khususnya di wilayah Indonesia, yaitu salah satunya dengan menggunakan angkutan umum menggunakan sepeda motor.

Transportasi jenis seperti ini dikenal dengan istilah ojeg. Definisi ojeg menurut Kamus Bahasa Indonesia (KBBI) adalah alat transportasi sepeda motor ditambahkan dengan memboncengkan penumpang yang menyewa dengan tujuan tertentu. Angkutan dengan sepeda motor merupakan suatu

¹ Abdulkadir Muhammad 1998, Hukum Pengangkutan Niaga, Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 7

sarana transportasi darat dengan menggunakan roda dua (*sepeda motor*) yang mempunyai plat hitam untuk mengangkut suatu barang/orang dari satu tempat ke tempat yang lain kemudian di tarik bayaran dengan harga yang telah disepakati. Dengan kata lain, menjadi angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor merupakan alat angkutan umum yang favorit bagi sebagian masyarakat karena sangat flexible dalam kegiatannya, yang bisa menjangkau ketempat yang tidak bisa dilalui oleh kendaraan umum lainnya seperti angkutan kota (*angkot*), bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lainnya. Adapun keutamaan angkutan umum sepeda motor (*ojeg*) yaitu bisa mengangkut penumpang ke gang-gang sempit dan kejalan-jalan yang kecil.

Sehingga kendaraan seperti ini mampu menyediakan suatu layanan yang sangat baik dari kendaraan umum lainnya yang disebut dengan *door to door*. Bahkan kendaraan angkutan umum menggunakan dengan sepeda motor ini bisa menempuh jarak waktu yang sangat cepat, lincah dan efisien dalam menghindari kemacetan di jalan sehingga sebagian masyarakat di Indonesia banyak menggunakan angkutan umum menggunakan sepeda motor dengan harga yang terjangkau murah.²

Dengan adanya angkutan ini, maka kebutuhan masyarakat itu berupa angkutan pribadi seperti halnya (mobil, motor) maupun angkutan umum yang

² Abbas Salim, 2000, Manajemen Transportasi, PT Raja, Grafindo, Jakarta, hal 45

disebut (*paratransit dan masstransit*).³ Angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor merupakan suatu angkutan yang tidak memiliki jadwal dan rute secara tetap dalam peroperasinya di sepanjang jalan, sedangkan *masstransit* merupakan angkutan umum yang mempunyai jadwal dan rute yang tetap dan mempunyai tempat pemberhentian yang sangat jelas seperti halnya mobil umum, bus dan sebagainya. Kegiatan seperti ini, mempunyai tujuan tertentu yang disebut dengan memindahkan barang yang disebut (*community of goods*) sedangkan penumpang dari satu tempat disebut dengan istilah (*origin atau port of call*) ketempat lain yang disebut (*port of destination*).

Dengan demikian, keterbatasan suatu alat transportasi sebagai sarana angkutan umum di suatu perkotaan maupun di pedesaan menjadi suatu tantangan besar terhadap pengangkutan karena mobilitas di masyarakat semakin bertambah. Dalam mobilitasi ini masyarakat sangat dinamis terhadap peningkatan suatu alat transportasi. Oleh karena itu, pelayan terhadap jasa angkutan umum khususnya angkutan umum menggunakan sepeda motor harus memadai dan menjadi bagian dari pemerintah.

Moda angkutan umum menggunakan sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi (*private*), tetapi di Indonesia banyak dijumpai sepeda motor yang juga melakukan fungsi sebagai kendaraan umum

³ Hasnil Basri, 2002, Hukum Pengangkutan, Kelompok study Hukum Fakultas Hukum USU, Medan, hal.22-29.

yaitu mengangkut orang kemudian memungut biaya yang disepakati. Kemudahan untuk menjadi operator angkutan umum menggunakan sepeda motor dengan bertujuan untuk mendorong keberadaan angkutan umum menggunakan sepeda motor. Salah satu kelebihan pekerjaan menjadi operator angkutan umum menggunakan sepeda motor tidak perlu memerlukan banyak tenaga dan bisa dilakukan oleh golongan sebagian kalangan masyarakat yang menjadi operator angkutan umum menggunakan sepeda motor tidak memerlukan keahlian dan pendidikan tertentu sehingga bisa dilakukan berbagai pendidikan mulai dari pendidikan yang rendah hingga pendidikan yang tinggi.

Kemudian pengoprasian angkutan umum menggunakan sepeda motor ini juga tidak memerlukan izin secara khusus, sehingga setiap orang dengan mudah untuk memanfaatkan kegiatan sebagai moda transportasi. Perkembangan yang sangat pesat angkutan ini juga didorong dengan kemudahan memiliki kendaraan sendiri. Maka dari itu, kemudahan kepemilikan sepeda motor lebih bisa dimanfaatkan sebagai sarana angkutan umum yaitu dengan menggunakan sepeda motor.

Kebutuhan dan tuntutan masyarakat terhadap angkutan umum di sebagian kalangan masyarakat yang menjadi salah satu faktor munculnya kendaraan-kendaraan pelayanan secara umum yang informal dan bersifat alternatif. Angkutan umum dengan sepeda motor merupakan sarana

transportasi darat dengan roda dua (*sepeda motor*). Kendaraan ini berplat hitam yang tidak diakui oleh pemerintah dan ilegal secara hukum tidak diatur di Undang-Undang. Akan tetapi disebutkan secara jelas mengenai Angkutan tersebut, yang mana tidak boleh membawa penumpang dari satu tujuan ke tempat yang lain kemudian membayar upah.

Keterbatasan terhadap sarana dan prasarana angkutan umum di perkotaan menjadikan angkutan ini sebagai salah satu alat transportasi yang diandalkan oleh daerah tersebut khususnya bagi masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi. Angkutan umum menggunakan sepeda motor ini bisa dijumpai dengan mudah yaitu di tempat-tempat pergantian transportasi moda. Seperti terminal dan sub terminal, pusat kegiatan komersial seperti halnya pasar, dan juga terdapat di mulut jalan masuk wilayah permukiman di pinggir jalan utama angkutan umum.

Adanya sarana angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor menimbulkan perbedaan pendapat bagi kalangan masyarakat sekitar, angkutan ini memiliki nilai yang sangat positif untuk sebagian anggota masyarakat, sekaligus memberi hal negatif bagi masyarakat yang tidak mempunyai penghasilan yang memuaskan akibat dari beroperasinya angkutan sepeda motor ini. Dalam sisi lain angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor dapat membantu masyarakat untuk memecahkan kendala yang dianggap masalah bagi masyarakat sebagai angkutan transportasi

yang alternatif namun disisi lain angkutan umum menggunakan sepeda motor dianggap bermasalah karena secara normtif hukum tidak mengatur tentang angkutan umum mengguanakn sepeda motor.

Kemudian adanya jaminan, keamanan dan keselamatan sampai dengan saat ini untuk angkutan umum menggunakan sepeda motor tersebut belum ada kepastiannya dan tidak mendapatkan jaminan hukum bagi pengguna maupun pengangkut. Lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah mendapatkan legalitas hukum, sehingga apabila terjadi kecelakaan maupun kerugian terhadap penumpang, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima. Berbeda dengan angkutan umum menggunakan sepeda motor yang tidak mempunyai kepastian hukum secara pasti.

Keberadaan angkutan umum menggunakan sepeda motor dalam melayani kebutuhan masyarakat di pedesaan maupun di perkotaan sudah berlangsung sejak puluhan tahun yang lalu. Mengingat bahwa dengan adanya keberadaan angkutan umum menggunakan sepeda motor sangat membantu kebutuhan alat transportasi terhadap peran masyarakat. Keberadaan adanya angkutan umum perlu di pertimbangkan dalam perencanaan transportasi dimana yang datang sehingga angkutan umum menggunakan sepeda motor bisa mendapatkan legal diakui oleh pemerintah dan di sah secara Undang-undang.

Angkutan umum menggunakan sepeda motor merupakan suatu bentuk pemenuhan kebutuhan (*demand*) terhadap kebutuhan masyarakat sebagai angkutan dengan operasional pelayanan seperti halnya angkutan umum dengan sepeda motor yang tidak melalui izin resmi dari pemerintah. Kemudian di jelaskan di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pada Bab X (Angkutan), menjelaskan pada bagian kesatu disampaikan bahwa angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor adalah berupa sepeda motor, mobil penumpang dan bus. Di bagian lain bab sama yaitu bagian ketiga disampaikan bahwa “*penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum adalah menggunakan mobil penumpang umum dan mobil bus umum*”. Sedangkan alat transportasi menggunakan Sepeda motor diijinkan sebagai angkutan orang tetapi tidak disebut sebagai bagian dari moda pengangkutan orang dengan kendaraan umum kemudian di literatur lain menjelaskan dalam Peraturan Pemerintah No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pasal 2 PP No. 41/1993 menyatakan “*bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dapat digunakan sepeda motor*”, sedangkan Pasal 4 menyatakan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang⁴. Dengan kata lain, meskipun keberadaan angkutan umum menggunakan sepeda motor sangat di butuhkan di kalangan masyarakat sebagai salah satu moda pelayanan angkutan

⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, hal 36

barang/orang dengan menggunakan sepeda sepeda motor sebagai jenis salah satu moda transportasi diijinkan pemerintah sebagai angkutan orang, tetapi sepeda motor tidak diijinkan pemerintah beroperasi sebagai kendaraan umum.

Tidak adanya pengaturan yang khusus mengenai angkutan umum menggunakan sepeda motor yang terdapat dalam UULLAJ maupun PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan⁵. Mengakibatkan ketidakpastian hukum terkait kedudukan angkutan umum menggunakan sepeda motor sebagai angkutan umum dengan kendaraan bermotor⁶. Hal ini berakibat juga pada tanggung jawab pengendara sepeda motor terhadap penggunaannya dari segi UULLAJ, karena disatu sisi UULLAJ mengatur kendaraan dalam Pasal 1 ayat (10) yang menyatakan bahwa “Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran”. Dari uraian diatas, maka dapat ditarik unsur-unsur angkutan umum menggunakan sepeda motor, adalah sebagai berikut:⁷

1. Setiap kendaraan beroda dua dengan menggunakan teknik teknologi atau mesin.
2. Digunakan untuk mengangkut barang atau orang kesuatu tujuan tertentu.
3. Di pungut bayaran sesuai harga yang telah disepakati.

⁵ Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Angkutan Jalan.

⁶ Pasl 157 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2005, Asas-asas Tranportasi di Indonesia, Prenada Media, Jakarta, hal 97

Setelah mencermati kajian mengenai angkutan umum dengan sepeda motor dari segi hukum positif, hukum Islam juga mewajibkan dengan adanya sarana angkutan umum demi mewujudkan kemaslahatan bagi kalangan manusia dengan bertujuan untuk sampai ke tempat tujuan dengan selamat sebagaimana yang terkandung dalam al-Qur'an dalam surat al-hajj ayat 65 yang berbunyi sebagai berikut:

أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ
السَّمَاءَ أَنْ تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرءُوفٌ رَحِيمٌ

Artinya:

Apakah kamu tiada melihat bahwasanya Allah menundukkan bagimu apa yang ada di bumi dan bahtera yang berlayar di lautan dengan perintah-Nya. Dan Dia menahan (benda-benda) langit jatuh ke bumi, melainkan dengan izin-Nya? Sesungguhnya Allah benar-benar Maha Pengasih lagi Maha Penyayang kepada Manusia.”⁸⁸

Dengan demikian sarana angkutan umum dari segi hukum Islam merupakan kebutuhan hajjiyat yang harus di penuhi oleh kehidupan manusia untuk mencapai kebutuhan hidup untuk kebutuhan sehari-harinya hal ini sesuai dengan kajian teori *maqhasid syariah*.

⁸⁸ QS. Al-hajj, ayat 65

Setelah mencermati penjelasan diatas, maka tentunya menarik untuk diteliti secara serius dan mendalam untuk pertimbangan-pertimbangan peran pemerintah dan peran Undang- Undang untuk memfasilitasi dan memberikan kepastian secara hukum terhadap pengguna angkutan umum menggunakan sepeda motor. Berangkat dari problem riset dan kegelisahan akademik diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang sesungguhnya terkait dengan keberadaan dan kepastian hukum secara legalitas terhadap angkutan umum menggunakan sepeda motor. Maka dari itu, penulis mengambil judul ini dalam penelitian penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan prespektif *Maqhasid Syari'sh*.

B. Rumusan Masalah

Dasar rumusan penelitian ini adalah tentang keberadaan angkutan umum menggunakan sepeda motor yang tidak diakui oleh pemerintah dan tidak mendapatkan kepastian secara hukum. Maka dari itu, beberapa rumusan masalah yang lebih khusus sesuai dengan masalah di atas adalah sebagai berikut:

1. Mengapa sepeda motor di gunakan sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang?
2. Bagaimanakah penguanaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di kota Malang prespektif Undang- Undang Nomor 22 Tahun

2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan perspektif *Maqâshid Syari'ah*?

C. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian memiliki tujuan tertentu, adapun tujuan yang diinginkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang.
2. Untuk mengetahui penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang di tinjau perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan perspektif *Maqâshid Syari'ah*?

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan diatas, maka penulis mempunyai manfaat penelitian secara teoritis dan praktis adalah sebagai berikut :

1. Secara teoritis, hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai bahan referensi, khususnya untuk pengembangan ilmu pengetahuan yang berhubungan dengan Hukum Pengangkutan Niaga yang menyangkut angkutan Moda.
2. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan memberikan sumbangan pemikiran dalam perkembangan ilmu hukum, bagi para praktisi hukum, khususnya Hukum Pengangkutan Niaga, di

bidang Angkutan Moda atau angkutan umum menggunakan sepeda motor dan dijadikan sebagai pedoman pelaksanaannya.

3. Bagi penulis, sebagai persyaratan untuk mendapat gelar S-1 dan juga di harapkan dapat menjadi penambah wawasan keilmuan dalam bidang hukum Pengangkutan Niaga dalam angkutan umum menggunakan sepeda motor.
4. Bagi civitas akademik, diharapkan dapat menjadi salah satu rujukan tentang pembahasan mengenai angkutan umum menggunakan sepeda motor di tinjau dari hukum Islam dan juga dapat menambah ilmu dan wawasan pengetahuan bagi mahasiswa/i kampus Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, khususnya mahasiswa/i fakultas syariah Universitas Islam Negeri Malang.

E. Definisi Operasional

Peneliti harus memahami setiap suku kata yang dijadikan judul dalam penelitian. Oleh sebab itu, akan diuraikan beberapa penjelasan mengenai judul penelitian sebagai berikut:

1. Angkutan umum adalah salah satu media alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif.

2. Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari lalu lintas, Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, serta pengelolaanya.
3. Lalu Lintas adalah gerak/pindah dari tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan angkutan pemindahan orang/barang atau menggunakan kendaraan.
4. Kendaraan sepeda motor adalah jenis kendaraan roda dua yang system geraknya dengan menggunakan peralatan teknik atau juga dengan menggunakan mesin.
5. *Maqâshid Syari'ah* adalah tujuan Allah dan Rasul-Nya dalam merusmuskan hukum-hukum Islam.

F. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika susunan penulisan pembahasan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I pendahuluan yang didalamnya menjelaskan tentang latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan yang terakhir adalah sistematika penulisan. Dalam bab ini, dibagian latar belakang menjelaskan tentang masalah judul analisis yuridis terhadap penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang (Perspektif Undang- Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dan prespektif *Maqâshid Syari'ah*).

BAB II Merupakan rangkaian beberapa teori yang dijadikan sebagai sarana bahan yang di pergunakan untuk menganalisa permasalahan dalam penelitian ini. Pada bagian ini berisi tentang tinjauan pustaka yang terdiri dari beberapa konsep dan teori yaitu pengangkutan umum.

BAB III Dalam penelitian hukum empiris metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu meliputi jenis dan pendekatan penelitian, data dan metode pengumpulannya serta teknik analisis data yang digunakan.

BAB IV Memuat hasil pembahasan hasil penelitian yang memuat di dalamnya dibahas sebagai berikut: *Pertama*, deskripsi tempat lokasi penelitian. *Kedua*, penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan prespektif *Maqâshid Syari'ah* yang mana didalamnya dibahas mengenai tentang: 1) Penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang. 2) Analisis mengenai penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang perspektif Undang- undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maqâshid Syari'ah*.

BAB V Merupakan Bab terakhir sebagai penutup dan didalamnya dimuat kesimpulan dan saran.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam kaitanya judul di atas terdapat judul yang serupa dengan peneliti yaitu membahas tentang transportasi angkutan umum yakni sebagai berikut:

1. Bahar Tamrin, (2009), Fakultas Ilmu Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Gunung Jati yang menjelaskan dengan skripsinya berjudul pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan dan loyalitas penggunaan moda angkutan umum informal ojeg sepeda motor di Kota Bandung. Hasil penelitiannya yang menyampaikan dengan angkutan sepeda motor terdapat suatu indikasi kecenderungan peningkatan penggunaan sepeda motor akibat terdapat pelayanan dan kualitas yang sangat baik dan memberikan kontribusi bagi pengguna walaupun biaya angkutan ini lebih mahal dan kurang aman selama perjalanannya dibandingkan angkutan umum lainnya. Penelitian ini tidak merekomendasikan syarat-syarat operasional ojeg dan hanya dilakukan di wilayah perkotaan. Maka dari itu sistem penggunaan angkutan ini sangat layak bagi pengguna jasa karena dengan waktu yang cepat sehingga menarik untuk bagi kalangan masyarakat di Kota Bandung.

2. Nasrah Jusmin (2003), *Analisa Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja Pengemudi Angkutan Mikrolet (Studi Kasus di JL. Urip Sumohardjo Makasar)*. Studi ini melakukan analisis tingkat kepuasan penumpang terhadap kinerja pengemudi angkutan mikrolet, titik berat studi ini adalah untuk mengetahui dan menganalisa bagaimana kesesuaian antara tingkat kepentingan unsur-unsur pelayanan menurut penumpang dengan kinerja yang telah dilakukan oleh pengemudi angkutan mikrolet, selanjutnya untuk mengetahui seberapa besar pengaruh faktor-faktor kinerja pengemudi dengan tingkat kepuasan penumpang. Dari hasil analisis pengelolaan data di dapatkan bahwa kualitas pelayanan jasa seorang pengemudi yang dinilai oleh penumpang menurut diagram kartesius terbagi menjadi 4 bagian yaitu 1) Prioritas utama meliputi kecepatan keberangkatan (naik langsung berangkat), kemampuan seorang pengemudi angkutan mikrolet untuk cepat tanggap terhadap masalah yang timbul, dan kemampuan seorang pengemudi untuk cepat tanggap terhadap keluhan yang dikemukakan oleh penumpang, 2) Pertahankan Prestasi meliputi pengetahuan dan kecakapan pengemudi di dalam menjalankan kendaraannya, serta kebersihan dan kerapian dari kendaraan yang di jalankan, 3) Prioritas Rendah meliputi pelayanan seorang pengemudi yang ramah dan selalu siap menolong, 4) Berlebihan meliputi melaksanakan komunikasi dengan penumpang secara⁹ efektif serta tanggung

⁹ Robby Setiawan, *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Study Kasus*

jawab seorang pengemudi terhadap keamanan dan kenyamanan penumpang. Untuk masalah kedua mengenai gambaran hubungan antara kepuasan penumpang dengan faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pengemudi dimana hasil dari pengolahan data statistik didapatkan bahwa peubah tingkat pendidikan (X1), umur (X2), pengalaman (X4), kepemilikan kendaraan (X5) dan pendapatan (X6) mempunyai hubungan yang signifikan terhadap kepuasan penumpang, sedangkan suku (X3) tidak signifikan terhadap kepuasan penumpang. Keenam perubah ini diuji dengan menggunakan rumus *Chi-Square* dan *Koefisien Kontigensi*.

3. Ulung Prestiwi Mukti, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, “Upaya PT KAI (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di stasiun Blitar)”¹⁰ Berdasarkan hasil penelitian dapat di peroleh jawaban atas permasalahan yang ada bahwa pada Pasal 137 ayat (1) Undang-Undang nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar telah terpenuhi dengan baik. Pemenuhan standar pelayanan minimum di stasiun Blitar antara lain: 1. Pemberitahuan informasi sistem *ticketing* terbaru secara langsung oleh pegawai Stasiun Blitar bagian *Customer Service* kepada calon

Program Trans Metro Pekanbaru Tahun 2012-2013), Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau, 2013, hal. 5

¹⁰ Ulung Prestiwi Mukti, *Upaya PT KAI (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (studi di stasiun Blitar)*, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014, hal. 3

penumpang yang sering mengalami kesulitan dalam beradaptasi dengan sistem yang sekarang berlaku; 2. Menyebarkan informasi mengenai bentuk-bentuk pelayanan PT KAI (Persero); 3. Melakukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar; 4. Memberikan pelatihan sumber daya manusia karyawan di Stasiun Blitar. Hambatan dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimum oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di Stasiun Blitar antara lain: 1. Sumber daya manusia masyarakat kurang sehingga kadang sering mengalami kesulitan dalam menjelaskan sistem yang sekarang berlaku; 2. Kurang efektifnya sistem online PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang menjangkau seluruh pelayanan; 3. Diperlukan perubahan lokasi tata letak di Stasiun Blitar; 4. Banyak ketidak harmonisan informasi yang di berikan oleh pegawai di Stasiun Blitar. Sedangkan hambatan yang dihadapi dalam memenuhi standar pelayanan minimum diperjalanan antara lain: 1. Kesadaran pengguna jasa kereta api untuk menjaga fasilitas yang telah disediakan masih kurang; 2. Kesadaran para penumpang untuk menjaga kebersihan didalam gerbong kereta api masih kurang; dan 3. Tingginya aksi kejahatan diatas transportasi umum.

Tabel penelitian Terdahulu

No	Judul	Penulis	Kesimpulan	Perbedaan	Persamaan
----	-------	---------	------------	-----------	-----------

1	skripsinya berjudul pengaruh kualitas pelayanan terhadap kepuasan dan loyalitas penggunaan moda angkutan umum informal ojeg sepeda motor di Kota Bandung	Bahar Tamrin	Kecendrungan masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum sepeda motor dengan pelayanan yang sangat efisien walaupun biaya tariff sangat mahal.	Obejek yang diteliti adalah tingkat pelayanan dan loyalitas terhadap angkutan umum ojeg.	Subyek hasil penelitian yaitu tentang tranportasi darat angkutan umum.
2	Analisa Tingkat Kepuasan Penumpang Terhadap Kinerja. Pengemudi Angkutan Mikrolet (Studi Kasus di JL. Urip Sumohardjo Makasar).	Nasrah Jumin	kesimpulan yaitu menjelaskan tentang kepuasan penumpang terhadap kinerja pengemudi angkutan mikrolet	Objek yang diteliti yaitu angkutan umum dengan pengemudi mikrolet.	Subyek hasil penelitian yaitu tentang tranportasi darat angkutan umum
3	Upaya PT KAI (Persero) Dalam Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang (Studi di stasiun Blitar	Ulung Prestiwi Mukti	upaya pemenuhan Standar Pelayanan Minimum terkait dengan pelayanan pengangkutan orang di stasiun harus dilaksanakan dengan baik.	Objek yang diteliti ialah mengenai standarisasi pelayanan minimum perkereta apian di statsiun.	Subyek hasil peneleitian yaitu alat transportasi dengan menggunkan darat.

B. Tinjauan Umum Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Menurut arti kata angkut berarti mengangkat dan membawa atau memuat pengiriman, pengangkutan artinya usaha, membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang telah dituju. Jadi, dalam pengertian pengangkutan terdapat suatu proses kegiatan atau gerakan yang mana di lakukan dari satu tempat ketempat yang lain. Pengangkutan dapat diartikan dengan sebagai pemindahan barang dari suatu tempat asal ketempat tujuan. Dalam hal ini, terkait dengan unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut:¹¹

- a.** Tersedianya kendaraan sebagai pengangkut
- b.** Adanya tempat yang dapat dilalui oleh angkutan.

Menurut pendapat R. Soekardomo, pengangkutan pada pokoknya berisikan pemindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena pemindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meniggikan manfaat secara effesien.¹² Adapun proses dari pengangkutan

¹¹ Abdulkadir Muhammad Sh, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung, h, 19

¹² R. Soekardomo, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta, 1981, h ,5

merupakan suatu gerakan dari tempat asal mana kegiatan angkutan di mulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu di akhiri.¹³

Sedangkan menurut Abdul Kadir Muhammad¹⁴ pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan/ dan menurunkan barang atau penumpang ke tempat yang ditentukan sehingga secara umum dapat di definsikan bahwa pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengingatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain, dengan selamat.

Dari pengertian diatas dapat diketahui bahwa pihak dalam perjanjian adalah pengangkut dan pengirim. Sifat dari perjanjian adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban tersendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengiriman berkewajiban untuk membayar uang angkutan.

¹³ Ridwan Khairandi Machum Taboni, Ery Arifuddin dan Djohari Santoso, *Pengantar Hukum Dagang di Indonesia jilid 1*, Gama Media, Yogyakarta, hal 199

¹⁴ Abdulkahdir, *Pengangkutan Niaga*, h, 17

2. Dasar Hukum Pengangkutan

Angkutan transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut.¹⁵ Peran penting di semua sektor tersebut mengharuskan adanya hukum yang mengatur masalah transportasi agar tercipta keselarasan dan transportasi yang baik yang mampu menjadi alat untuk digunakan sebagai mana mestinya.

Pengangkutan di Indonesia juga tidak terlepas dari Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) pada buku ketiga tentang perikatan dan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang buku Kedua dan kelima KUHP buku ketiga bagian kesatu tentang ketentuan umum menjelaskan, Tiap tiap perikatan di lahirkan baik karena persetujuan, baik kerana Undang-Undang¹⁶

Beberapa ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang¹⁷

1. Bagian III buku kesatu Pasal 91 sampai dengan pasal 98 mengenai petugas pengangkut serta juragan kapal yang berlayar di sungai-sungai dan perairan dalam.
2. Bagian kedua titel kelima Buku Kesatu pasal 86 sampai dengan 90 menjelaskan kedudukan para ekspediter pengusaha perantara.

¹⁵ Rustian Kmaludin, *Ekonomi Transportasi : karakteristik, teori dan kebijakan* (Jakarta:Ghalia Indonesia, 2003,), h.23

¹⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.pasal 1233, h,323

¹⁷ KUHP, pasal, 1233 h, 323

Ada beberapa peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang jasa pengangkutan umum di Indonesia. Keberadaan peraturan perundang-undangan tersebut berfungsi sebagai dasar hukum. Peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum pengangkutan sebagai berikut:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini menimbang bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang tersebut menjelaskan secara umum tentang segala macam sistem, moda angkutan, aturan-aturan kendaraan, serta semua aspek ketransportasian secara umum. Permasalahan dalam pengangkutan membutuhkan perhatian khusus oleh pemerintah agar tercipta pengangkutan yang baik. Dalam peraturan UULLAJ yang mengatur tentang setiap sendi kepengangkutan antara lain Pasal 53 Nomor 22 Tahun 2009 “(1) uji berkala sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil, bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang di oprasikandi jalan. Selanjutnya dalam ayat (1) meliputi “(2) pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan a; pemeriksaan dan pengujianfisik Bermotor; dan b; pengesahan hasil uji.¹⁸

Kemudian dalam pasal 54 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “(1) pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap pesyaratan teknis dan layak jalan”. Dan dalam ayat selanjutnya “(2) pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi: a; susunan b;pelengkapan c; ukuran d; karoseri e; rancangan teknis kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukanya” serta dalam ayat

¹⁸ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hal 78

selanjutnya ‘(3) pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi : a; emisi gas buang kendaraan Bermotor, b; tingkat kebisingan, c; kemampuan rem utama, d ; kemampuan rem paker, e ; kincup roda depan , f ; kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, g; akurasi penunjuk kecepatan, dan, h ; kedalam alur ban.

Pasal 90 dalam Undang- Undang ini menyebutkan “setiap perusahaan angkutan umum wajib mematuhi dan memberikan ketentuan mengenai waktu dan kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi kendaraan Bermotor umum sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.” Selanjutnya dijelaskan dan disebutkan lebih jelas dalam ayat “(2) waktu kerja bagi pengemudi kendaraan Bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling lama 8 (delapan) jam sehari” dan juga disebutkan dalam ayat (3) “penegemudi kendaraan Bermotor Umum adalah menegmudikan kendaraan roda 4 (empat) jam berturut-turut wajib beristirahat paling singkat setengah jam.” Serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(4) dalam hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan paling lama 12 (dua belas) jam sehari termasuk waktu istirahat selama 1 satu (satu) jam.

Pasal 92 dalam Undang-Undang ini menjelaskan tentang sanksi hukum terkait dengan ketentuan-ketentuan tentang waktu kerja pengemudi, yaitu disebutkan dalam Pasal 92 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “(1) setiap pelaksanaan perusahaan angkutan umum yang tidak mematuhi dan pergantian pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 90 dikenai sanksi administrative “ ayat selanjutnya menyebutkan “(2) sanski administrative sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa : a; peringatan tertulis, b; pemberian denda administratif “ c; pembekuan izin, dan/atau, d ; pencabutan izizn, serta dalam ayat selanjutnya disebutkan “(3) ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tatacara pengenaan sanksi administratif sebagaimana yang dimasud pada ayat (2) diatur dengan pertauran pemerintah.

- b. Perauran pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan Bermotor di jalan dan Angkutan jasa.

Sebagaimana yang tertuang dalam pasal 92 ayat 3 UULLAJ bahwa sanksi-sanksi administratif diatur dal peraturan pemerintah. Peraturan ini menyebutkan sanksi administrasi seperti yang disebutkan dalam pasal 28 ayat 1 menyebutkan “Penindakan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didsarkan atas hasil rekaman peralatan elektronik sebagaimana dimaksud dalam pasal 23 huruf c, petugas kepolisian Negara Republik Indonesia atau penyidik pegawai Negri sipil di bidang Lalu Lintas dam Angkutan jalan dapat menerbitkan Surat Tilang”

Selanjutnya dalam pasal 29 ayat 1 disebutkan bahwa “dalam pelanggaran menipiskan uang denda melalui bank yang ditunjuk oleh pemerintah, bukti penitipan uang denda dilampitkan dalam Surat Tilang.

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan Minimal Angkutan orang dengan kendaraan Bermotor Umum dalam trayek. Peraturan ini sebenarnya merupakan konsideran dari pasal 141 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Standar yang terkandung dalam peraturan ini adalah: a: keamanan, b: keselamatan, c: kenyamanan, d: keterjangkauan, e: kesetaraan, f: keteraturan.¹⁹ Peraturan ini menjelaskan secara jelas tentang pelayanan yang harus disediakan oleh pihak penguasa jasa. Tertulis juga secara rinci semua pengawasan sanksi, kewajiban pemerintah dalam penyediaan transportasi, pembagian tugas kepada pemerintah pusat maupun dalam pelayanan dan pengawasan. Pasal 8 ayat 1 menyebutkan bahwa “perusahaan angkutan umum yang melanggar kendaraan standar pelayanan minimal Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 3 diketahui sanksi administratif. Hal ini, merupakan ketentuan yang penting untuk diperhatikan demi sebuah tujuan pengangkutan yang nyaman untuk semua pihak.

3. Macam- macam dan Jenis Angkutan Transportasi

a. Macam-macam Angkutan Transportasi

Transportasi angkutan di Indonesia merupakan salah satu kebutuhan yang harus terpenuhi. Pentingnya transportasi bagi masyarakat di sebabkan oleh beberapa faktor yaitu, faktor keadaan geografis yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian sungai dan laut yang mana memungkinkan angkutan dialkkan melalui darat, perairan, dan udara.²⁰

Hal ini didukung dengan kebutuhan masyarakat yaitu demi kelancaran, keamanan, dan kenyamanan yang menunjang pelaksanaan

¹⁹ Peraturan Menteri Perhubungan, Pasal 2 ayat 2

²⁰ Muhammad Abdulkadir, Hukum Pengkutan Niaga, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, h,7

pembangunan berupa kebutuhan, pembangunan, pemerataan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor diseluruh pelosok tanah air.

Trasnportasi darat terdiri atas (1) tranportasi jalan raya, (2) tranportasi jalan rel atau kereta api²¹ Lalu lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas, dan Angkutan Jalan. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengoprasiannya.²²

Trasnportasi Jalan raya (*road trasnpot*) meliputi transport menggunakan alat angkutan berupa manusia, binatang, andong, sepeda, sepeda motr, beca, bus, truk, kendaraan, bermotor lainnya. Adapun jalan yang dipergunakan dengan jalan setapak, jalan tanah, tenaga manusia, tenaga uap, BBM dan diesel.

Sedangkan angkutan jalan kendaraan bermotor adalah moda pengangkutan menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya bergerak dibidang jalan raya.²³ Tranportasi jalan raya ini sangat mudah di jumpai karena kedekatan dengan masyarakat serta dengan tujuan mereka untuk beraktifitas yang begitu aktrab. Perusahaan penumpang wajib mengangkut penumpang atau barang setelah perjanjian pengangkutan dilakukan pembayaran biaya pengangkutan oleh penumpang/pengirim. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang setelah disepakati

²¹ Pasal 1 Undang

-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²² Abdulkadir, Hukum pengangkutan Niaga, h, 8

²³ Rustian Kamaluddin , Ekonomo Transportasi: Karateristik, Teori, dan kebijakan (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), h, 18

perjanjian.²⁴ Tanggung jawab pengangkutan maupun barang sudah sewajarnya menjadi tanggung jawab penuh perusahaan jasa. Tanggung jawab perusahaan pengangkut umum terhadap penumpang di mulai sejak diangkutnya penumpang sampai tujuan yang telah disepakati. Kedua pihak harus saling melakukan prestasi agar terjadi transaksi yang sesuai dengan ketentuan sehingga tidak merugikan pihak manapun.

Transportasi jalan raya sering kali dikatakan sebagai urat kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, dan mobilitas penduduk yang tumbuh mengikuti maupun mendorong perkembangan yang terjadi pada sektor dan bidang kehidupan tersebut.

4. Jenis-Jenis Pengkutan

Pengangkutan memiliki peranan yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktifitas manusia. Mulai dari zaman kehidupan manusia yang paling sederhana (tradisional) sampai kepada taraf kehidupan manusia yang modern senantiasa didukung oleh kegiatan pengangkutan. Pengangkutan mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).²⁵

²⁴ Nur Nasution, *Menejemen Transpotasi* (Jakrta: Ghalia Indonesia, 2004), h, 119

²⁵ Hasnil Basri, *Hukum Pengangkutan*, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, Medan, 2002, hal.22

Adapun jenis- jenis Pengangkutan yang mempunyai peran penting bagi masyarakat adalah sebagai berikut:

a. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara ialah kendaraan yang di gerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu biasanya dipergunakan orang atau barang yang dijalankan di udara.²⁶

Pasal 1 butir 13 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 penerbangan menjelaskan angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo,dan/atau pos untuk suatu perjalanan atau lebih dari Bandar udara yang lain atau beberapa Bandar udara.

b. Pengangkutan laut

Pengangkutan laut ialah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang yang pada kendaraan itu biasanya di pergunakan untuk pengangkutan orang atau barang yang dijalankan di laut.²⁷ Pengangkutan laut diatur dalam:

- a. KUHD Buku, Bab V “tentang perjanjian Cartel kapal”.
- b. KUHD Buku, Bab V-A, tentang pengangkutan barang-barang”.
- c. KUHD, Buku II,Bab V-B “tentang pengangkutan orang”

²⁶ Abdulkadir Muhammad,*Op,Cit*, hal, 36

²⁷ *Ibid.* hal 37

c. Pengangkutan perairan darat atau perairan pedalaman

Pengangkutan perairan darat atau perairan pedalaman yang dipergunakan untuk pengangkutan orang/barang yang dijalankan diatas perairan darat atau perairan pedalaman.

- a. KUHD, Buku II, Bab XII, Pasal 748 sampai 754 mengenai kapal yang melauai perairan darat.
- b. Peraturan pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan.²⁸

d. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat yaitu kendaraan yang di gerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang/barang di jalan selain dari pada kendaraan berjalan di rel.²⁹ adapun pembagian angkutan darat pada roda empat seperti halnya mobil travel, bus, mikrolet,dan sebagainya, angkutan darat roda tiga seperti halnya bemo, bajai. Angkutan darat roda dua seperti halnya ojeg,

Pengangkutan darat terbagi menjadi:

- a. Pengangkutan kereta api yaitu kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang/barang yang dijalankan diatas rel. pasal 1 butir 14 Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian dijelaskan Angkutan kereta api.
- b. Pengangkutan jalan raya yaitu kendaraan yang di gerakan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang/barang yang dijalankan setiap jalan dalam bentuk terbuka antuk lalu lintas umum.³⁰

²⁸ Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan

²⁹ *Ibid.* hal 40

³⁰ *Ibid.* hal, 42

5. Asas- asas Pengangkutan

Dalam setiap Undang-Undang sering di kenal dengan istilah asas atau prinsip yang mendasari munculnya Undang-Undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan suatu pondasi dalam suatu perundang-undangan dan pelaksanaannya. Bila asas itu di kesampingkan maka hancurlah bangunan Undang-Undang tersebut. Kemudian menurut Raharjo³¹ asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa di pahami mengatahui asas-asas hukum di dalamnya.

Asas-asas hukum memberikan warna etis kepada setia peraturan-peraturan hukum tata hukum selanjutnya dipaparkan bahwa asas hukum ibarat jantung peraturan hukum atas dasar dua alasan yaitu, *pertama* asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti bahwa penerapan peraturan-peraturan hukum itu dapat dikembalikan kepada asas-asas hukum. *Kedua, adalah* asas hukum mengandung tuntunan etis, maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan-peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakatnya

³¹ Raharjo, Hukum Pengangkutan (Bandung, Citra Aditya, 2001) hal. 23

Asas hukum angkutan transportasi adalah merupakan suatu landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua macam, yaitu hukum public dan asas hukum perdata³². Asas hukum tersebut sebagai berikut:

a. Asas Hukum Public

Adalah landasan dimana Undang-Undang yang lebih mengutamakan kepentingan umum atau kepentingan masyarakat banyak, yang dirumuskan dengan istilah atau kata-kata: manfaat usaha bersama dan keluarga, adil dan merata pada diri sendiri, dan keselamatan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan keselamatan penumpang.

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat public, yaitu sebagai berikut:³³

1. Asas manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan, kesejahteraan rakyat, dan pengembangan kehidupan yang kesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.
2. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penegakan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya terjangkau oleh masyarakat.
3. Asas keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
4. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat yang luas.

³² Abdulkadir, hukum pengangkutan Niaga, h, 13

³³ Abdulkadir, Hukum Pngangkutan Niaga , h, 13

5. Asas kepaduan yaitu, bahwa penerbangan pengangkutan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, saling menunjang dan saling melengkapi baik antara intra maupun moda transportasi
6. Asas kesadaran dalam hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga Indonesia untuk selalu sadar taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
7. Asas percaya pada diri sendiri yaitu, pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersediaan kepada kepribadian bangsa.
8. Asas keselamatan penumpang yaitu, bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

b. Asas Hukum Perdata

Asas-asas hukum perdata adalah landasan Undang-Undang yang mengedepankan kepentingan pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan yang dirumuskan dengan istilah kata-kata: perjanjian (kesepakatan), koordinatif, campuran, eretnsi, dan pembuktian dengan dokumen.³⁴

Asas-asas hukum perdata dalam pengangkutan sebagai berikut.³⁵

1. Konsensual Pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan didukung oleh dokumen lain.
2. Koordinatif Pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.
3. Campuran Pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan pekerjaan dari pengirim pada pengangkut. Ketentuan tiga jenis

³⁴ Abdulkadir, hukum pengangkutan niaga, ha,15

³⁵ Abdulkadri, hukum pengangkutan niaga(bandung:Citra Aditya, 2008), h. 18-19

- perjanjian berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
4. Retensi Pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.
 5. Pembuktian Setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kehabisan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan Kota (angkot) tanpa karcis/tiket penumpang.
 6. Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut

Adapun dalam suatu pengangkutan mempunyai asas sebagai suatu landasan filosofi juga mengenal prinsip dasar dan tanggung jawab dalam suatu kegiatan pengangkutan. Dalam hukum pengangkutan juga dikenal sebagai prinsip tanggung jawab karena adanya unsur kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability*), dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability*).³⁶

Hukum pengangkutan khususnya di Indonesia umumnya menganut prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan dan juga atas dasar praduga.

a. Prinsip Tanggung jawab karena unsur kesalahan

Menurut prinsip ini, setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam suatu penyelenggaraan kegiatan pengangkutan harus bertanggung jawab atas segala kesalahan dan kerugian yang timbul akibat kesalahan oleh pengangkut. Pihak yang menderita kerugian harus membayar wajib

³⁶ Shidarta, 2016, Menejmen Tranpotasi. Jalarta :PT .Grasindo, hal 72

membuktikan kesalahan pengangkut. Prinsip ini diambil dari pasal 1365 dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt) di Indonesia tentang perbuatan melawan hukum (*illegal act*) sebagai aturan umum general (*general rule*). Aturan khusus ditentukan oleh undang-undang yang mengatur masing-masing jenis pengangkutan. Adapun perbuatan mealawan hukum mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok yaitu:³⁷

1. Adanya perbuatan;
2. Adanya unsur kesalahan;
3. Adanya kerugian yang diderita;
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian

b. Prinsip Praduga Untuk Selalu Bertanggung Jawab

Menurut prinsip ini, pengangkut selalu di anggap bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang di selenggarakan. Akan tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa dia tidak bersalah, dia di bebaskan dari tanggung jawab membayar ganti rugi itu. Tidak bersalah artinya tidak melakukan kesalahan, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian atau tidak mungkin dihindari. Beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bahwa pihak yang dirugikan cukup dengan membuktikan adanya kerugian yang diterima dalam pengangkutan yang diselenggarakan oleh pengangkut. Prinsip ini hanya dijumpai dalam Undang-Undang pelayaran. Adapun dalam

³⁷ K. Martono, 2011, Hukum angkutan Udara berdasarkan UU RI nomor 1 Tahun 2009, PT Raja Grafindo perseda, Jakarta, h, 217

doktrin hukum menurut Soekardono pengangkutan khususnya dikenal dengan empat parisai:³⁸

1. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kalau dia dapat membuktikan, kerugian ditimbulkan oleh hal-hal di luar kekuasaannya.
2. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan, dia mengambil suatu tindakan yang diperlukan untuk menghindari timbulnya kerugian.
3. Pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab jika dia dapat membuktikan, kerugian yang timbul bukan karena kesalahannya.
4. Pengangkut tidak bertanggung jawab jika kerugian itu ditimbulkan oleh kesalahan/kelalaian penumpang atau karena kualitas/mutu barang yang diangkut tidak baik

Dalam pemikiran dan teori beban pembuktian adalah seseorang yang telah dianggap bersalah, sampai yang bersangkutan dapat membuktikan sebaliknya. Hal ini tentu dianggap bersalah dengan asas praduga bersalah (*presumption innocence*)³⁹ yang lazim dikenal dengan hukum. Namun, jika diterapkan dalam kasus konsumen tampak, asas demikian cukup relevan. Jika di gunakan dengan teori ini, maka berkewajiban untuk membuktikan kesalahan itu ada dipihak pelaku usaha yang digugat.

c. Prinsip Praduga Bersalah untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab

Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption nonliability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas. Contoh dalam penerapan prinsip ini adalah dalam

³⁸ Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Rajawali, Jakarta, 2006, hal 2

³⁹ Martono, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Rajawali Press, Jakarta, hal 3

hukum pengangkutan. Kehilangan atau kerusakan pada bagasi kabin/bagasi tangan, yang biasanya dibawa dan diawasi oleh penumpang (konsumen) adalah tanggung jawab dari penumpang. Dalam hal ini, pengangkut (pelaku usaha) tidak dapat diminta pertanggungjawabannya. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 40 Tahun 1995 Tentang Angkutan Udara, Pasal 44 Ayat (2) terdapat penegasan, prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab, ini tidak lagi di terapkan secara mutlak, dan mengarah kepada prinsip tanggung jawab dengan pembatasan uang ganti rugi (setinggi-tingginya satu juta rupiah).⁴⁰ Artinya, bagasi kabin/bagasi tangan tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban sepanjang bukti kesalahan pihak pengangkut (pelaku usaha) dapat ditunjukkan. Pihak yang di bebaskan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada penumpang.

d. Prinsip Tanggung Jawab Mutlak

Prinsip tanggung jawab mutlak sering di identifikasikan dengan prinsip tanggung jawab absolut (*absolute liability*). Adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-kecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualian. Selain itu, terdapat pandangan yang agak mirip, yang mengaitkan perbedaan keduanya pada ada atau tidak adanya hubungan kausalitas antara subjek yang bertanggung jawab atas kesalahannya.

⁴⁰ Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara

Prinsip tanggung jawab mutlak dalam hukum perlindungan konsumen secara umum untuk menjerat pelaku usaha, khususnya produsen barang, yang memasarkan produknya yang merugikan konsumen. Asas tanggung jawab itu di kenal sebagai *Product liability*. Menurut asas ini, produsen wajib bertanggung jawab atas kerugian yang di derita konsumen atas penggunaan produk yang dipasarkan. Gugatan *product liability* dapat dilakukan berdasarkan tiga hal:⁴¹

1. melanggar jaminan (*breach of warranty*), misalnya khasiat yang timbul tidak sesuai dengan janji yang tertera dalam kemasan produk;
2. ada unsur kelalaian (*negligence*), yaitu produsen lalai memenuhi standar pembuatan obat yang baik;
3. menerapkan tanggung jawab mutlak (*strict liability*)

Dalam penerapan tanggung jawab mutlak terletak pada *risk liability* yang mana kewajiban mengganti rugi di bebaskan kepada pihak-pihak yang menimbulkan resiko adanya kerugian itu. Namun penggugat (*konsumen*) tetap di berikan beban pembuktian, walaupun tidak sebesar si tergugat. Dalam hal ini, dia hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan dan kerugian di deritanya. Selebihnya dapat di gunakan prinsip (*strict liability*).

e. Prinsip Tanggung Jawab Dengan Pembatasan

Prinsip tanggung jawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) dapat di senangi oleh pelaku usaha untuk di cantumkan sebagai

⁴¹ Martono, 2011, Hukum Angkutan Udara, PT.Rajawali Press, hal 4

klausul eksonasi dalam perjanjian standar yang di buatnya. Seperti dalam perjanjian cuci cetak film misalnya, di tentukan yang ingin di cetak itu hilang atau rusak maka konsumen hanya di batasi kerugiannya sebesar 10 kali harga satu rol film baru. Prinsip tanggung jawab ini sangat merugikan konsumen yang di tetapkan secara sepihak oleh pelaku usaha. Dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, seharusnya pelaku usaha tidak boleh dibatasi secara sepihak untuk menentukan klausul yang merugikan konsumen termasuk membatasi maksimal tanggung jawabnya. Jika ada pembatasan mutlak, harus berdasar pada peraturan perundang-undangan yang jelas.

7. Fungsi dan tujuan pengangkutan

Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan maksud meningkatkan daya guna dan nilai.⁴² Suatu proses dalam kegiatan pengangkutan ini adalah memberikan manfaat dari segala aspek kehidupan manusia. Dalam rangka mendukung mobilitas barang /orang sebagai pengguna untuk mewujudkan kenyamanan dan keselamatan bagi manusia. Adapun fungsi dari pengangkutan adalah sebagai berikut:

a. Melancarkan arus barang dan manusia

⁴² H.M.N Purwoujpto, pengertian pokok hukum dagang di Indonesia, jilid II, Djambatan cetakan II, 1989, hal 10

- b. Menunjang perkembangan dan pembangunan (*the promoting sector*) penunjang dan perangsang pemberian jasa bagi perkembangan perekonomian (*the service sector*)

Adapun transportasi terbagi menjadi 2 (dua) kelompok besar moda transportasi adalah sebagai berikut:⁴³

a. kendaraan Pribadi (*private transportation*)

Moda pengangkutan ini di khususkan pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja, kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sekali (missal: mobilnya di simpan digarasi). Contoh pengangkutan pribadi adalah sebagai berikut:

- 1) Sepeda untuk pribadi
- 2) Sepeda motor untuk pribadi
- 3) Mobil pribadi
- 4) Pesawat untuk pribadi

b. Kendaraan Umum

Moda transportasi yang di peruntukan buat bersama (orang banyak). Kepentingan umum, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan serta terikat dengan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah di tetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila

⁴³ Sinta Uli, Pengakutan suatu tinjauan Hukum Multimoda, Aangkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara, USU Press, Medan,hal 20

pengangkutan umum dia sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti:

- 1) Ojeg sepeda, sepeda motor
- 2) Becak, bajai, bemo
- 3) Bus umum (kota dan antar kota)
- 4) Kapal feri
- 5) Kereta api (antar kota dan antar propinsi)
- 6) Pesawat yang digunakan secara bersama

Selain memiliki kebutuhan produk di Kota, atau pedesaan, keberhasilan pembangunan di sektor pengangkutan dapat memenuhi perkembangan wilayah. Seiring dengan meningkatnya jumlah habitat, dan semakin majunya peradaban komunitas manusia, selanjutnya wilayah-wilayah pusat kegiatannya berkembang mengekspansi ke pinggiran wilayah, sedangkan kawasan terisolir semakin berkurang dan jarak antar Kota semakin pendek dalam waktu.⁴⁴

C. Kendaraan bermotor

1. Pengertian Kendaraan Bermotor

Angkutan ojeg merupakan salah satu sarana angkutan umum dengan sistem *paratransit*. Apabila dilihat dari pengertiannya, ada beberapa makna mengenai angkutan tersebut. Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia mengartikan ojeg sebagai sepeda motor yang di buat menjadi kendaraan umum yang di boncengi penumpang ke tempat yang ditujunya, tetapi

⁴⁴ Hartono Hadisuprpto Dkk, 1987, *Pengangkutan Dengan angkutan jalan* (Yogyakarta: UII Press) hlm.26

menurut Kamus Bahasa Indonesia (1991) karangan Drs. Peter Salim dan Yenny Salim,⁴⁵ menyebutkan bahwa ojeg adalah sepeda atau sepeda motor yang di sewakan dengan cara memboncengkan penyewanya.

Dalam artian secara umum dapat di simpulkan, bahwa ojeg merupakan sebuah sepeda motor sebagai kendaraan bermotor roda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping yang di pergunakan sebagai sarana angkutan umum. Menurut sejarahnya, ojeg sebagai merupakan angkutan umum.

2. Karakteristik Kendaraan Bermotor

Sedangkan menurut Swarjopo Warpani⁴⁶ angkutan ojeg mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- a. mampu melayani pada saat diperlukan khususnya pada malam hari, karena sifat pelayanannya sebagai pengganti terhadap kendaraan resmi yang waktu beroperasinya sudah selesai
- b. efisien, jenis kendaraan ini menggunakan teknologi sederhana, investasi murah, perawatan mudah dan cara pengoperasiannya sederhana
- c. daya jelajahnya cukup tinggi;
- d. daya angkut rendah, yakni konstruksi jenis kendaraan ini dirancang sedemikian rupa sehingga hanya dapat mengangkut muatan yang sangat terbatas yaitu satu orang saja atau barang yang tidak begitu berat.

⁴⁵ Peter Salim, Yenny Salim, *Pengangkutan Mltimoda*, Jakarta : Gramedia Aditya 1987, hal 28.

⁴⁶ Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, hlm.13

D. Teori Efektivitas Hukum

1. Pengertian Efektifitas Hukum

Efektifitas merupakan suatu hal yang di artikan sebagai suatu keberhasilan dalam suatu target atau tujuan yang telah ditetapkan. Efektifitas memiliki beberapa ragam jenis, salah satunya merupakan efektifitas organisasi. Sama halnya dengan efektifitas secara umum, para ahli pun memiliki pandangan tersendiri mengenai konsep efektifitas organisasi.

Mengutip ensiklopedia menyatakan pemahaman tentang efektifitas hukum yaitu sebagai berikut:⁴⁷

“Efektivitas adalah suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki, kalau seseorang melakukan suatu perbuatan dengan maksud tertentu yang memang dikehendaki. Maka orang itu dikatakan efektif kalau menimbulkan atau mempunyai maksud sebagaimana yang dikehendaki”

Dari definisi diatas, dapat ditarik kesimpulan sesuatu hal yang berhubungan dengan efektif apabila sesuatu itu berhubungan dengan yang di kehendaki. Artinya, pencapaian tersebut merupakan pencapaian tujuan di lakukan tindakan-tindakan untuk mencapai hal tersebut⁴⁸. Adapun efektifitas dapat di artikan dengan suatu proses pencapain suatu tujuan yang telah di tetapkan sebelumnya. Suatu usaha atau kegiatan dapat di katakan efektif

⁴⁷ <http://tesisdisertasi.blogspot.com/2010/10/teori-efektivitas.html>, diakses pada tanggal 27 Maret 2016.

apabila usaha atau kegiatan tersebut mencapai tujuannya. Apabila yang dimaksud merupakan suatu tujuan intansi maka proses pencapaian tersebut merupakan suatu keberhasilan dalam melaksanakan program kegiatan menurut wewenang tugas, dan fungsi intasnsi tersebut.

Adapun apabila kita melihat efektifitas dalam suatu bidang hukum, Achmad Ali berpendapat⁴⁹ bahwa ketika kita ingin mengetahui sejauh mana efektifitas dari hukum, maka kita pertama-tama harus mengatur sejauh mana aturan hukum itu ditaati. Lebih lanjut Achamd Ali pun mengemukakan bahwa pada umumnya faktor-faktor yang banyak mempengaruhi suatu perundang-undangan adalah propesional dan optimal pelaksanaan peran, wewenang, dan fungsi dari para penegak hukum, baik di dalam tugas dalam mengerjakan wewenang itu sendiri maupun menegakan dalam perundang-undangan.

2. Parameter Efektifitas Hukum

Teori efektifitas hukum menurut Soerjono Soekamto bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum itu ditentukan oleh lima factor yaitu sebagai berikut:⁵⁰

- a. Faktor hukumnya itu sendiri (Undang-undang).
- b. Faktor penegak hukum itu sendiri, yaitu pihak-pihak yang memberikan hukum maupun pihak yang menerapkan hukum itu sendiri.

⁴⁹ Achmad Ali, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Vol.1* (Jakarta: Kencana, 2010), hal. 375.

⁵⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008), hal. 8

- c. Faktor sarana dan fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum itu dapat diterapkan.
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil untuk mengukur hasil karya dan cipta yang di dasrkan pada pergaulan manusia.

Kelima faktor di atas saling berkaitan satu sama lain, oleh karena itu esensi merupakan penegakan suatu hukum, juga merupakan tolak ukur dari pada efektifitas penegakan hukum. Pada elemen pertama, yang menentukan dapat berfungsinya hukum yang tertulis dengan baik atau tidaknya tergantung hukum itu sendiri.

Menurut Soerjono Soekanto, ukuran efektifitas pada tingkat pertama adalah sebagai berikut.⁵¹

1. Peraturan yang ada mengenai bidang- bidang kehidupan tertentu yang sudah sistematis.
2. Peraturan yang sudah ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sinkron secara hirarki dan horizontal dan tidak ada pertentangan.
3. Secara kualitatif dan kuantitatif praturan-peraturan yang mengatur di bidang-bidang terbaru sudah mencukupi
4. Penerbitan peraturan- peraturan sudah mencukupi dan sesuai secara hukum yuridis.

Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini di kehendaki adanya aparatur yang handal sehingga aparat tersebut dapat

⁵¹ Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum...*, hal.82

melakukan tugasnya dengan baik. Keandalan dalam kaitannya di sini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.

Menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah yang berpengaruh terhadap efektifitas hukum tertulis di tinjau dari segi aparat tergantung pada hal sebagai berikut:⁵²

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan- peraturan yang ada
2. Sampai batas mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan
3. Teladan macam yang sebaliknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
4. Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi terhadap penguasaan-penguasaan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan ketegasan terhadap kewenangannya.

Pada elemen ketiga, tersedianya sarana fasilitas yang dimaksud adalah prasarana bagi aparat penegak hukum dalam pelaksanaan tugas dan wewenangnya. Sarana dan prasarana yang dimaksud adalah untuk mewujudkan efektifitas hukum. Sehubungan dengan sarana dan prasarana yang dikatakan dengan istilah fasilitas ini, Soerjono Soekanto memprediksi patokan efektifitas elemen tertentu dari prasarana tersebut harus secara jelas memeng menjadi bagian yang memberikan kontribusi kelancaran tugas-tugas aparat ditempat lokasi kerjanya. Adapun elemen- elemen nya adalah sebagai berikut:⁵³

⁵² Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum...*, hal. 82

⁵³ Soerjono Soekanto, *factor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, Jakarta: PT.Raja Grafindo, 2008), hal 8

1. Prasarana yang telah ada apakah berjalan dengan baik atau tidak
2. Prasarana yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaanya.
3. Prasarana yang kurang perlu segera diperbaiki.
4. Prasarana yang macet perlu dilancarkan fungsinya.

Kemudian ada beberapa elemen pengukur efektifitas yang tergantung dari kondisi masyarakat adalah sebagai berikut:⁵⁴

1. Faktor penyebab masyarakat tidak mengetahui aturan walaupun peraturan yang baik.
2. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun peraturan sangat baik dan aparatur sudah berwibawa.
3. Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan dengan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas tidak mencukupi.

Elemen tersebut secara formal memberikan secara disiplin dan memberikan kepatuhan terhadap masyarakat tergantung dari motivasi yang secara internal muncul. Internalisasi faktor ini adalah pada tiap individual yang terjadi elemen terkecil dari komunitas sosial. Oleh karena itu, pendekatan yang paling tepat dalam hubungan disiplin adalah dengan melalui motivasi yang ditanamkan secara individual. Dalam hal ini, derajat kebutuhan hukum masyarakat menjadi salah satu parameter tentang efektif atau tidak hukum itu diberlakukan, sedangkan kepatuhan masyarakat tersebut dapat dimotivasi oleh berbagai penyebab, baik yang ditimbulkan oleh kondisi internal maupun eksternal.

Teori yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto tersebut relevan dengan teori yang dikemukakan oleh Romli Atmasasmita⁵⁵ yaitu bahwa

⁵⁴ Soerjono Soekanto, Penegakan Hukum (Bandung Bina Cipta, 1983), hal 55

faktor-faktor penghambat efektifitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental apatur penegak hukum (hakim, jaksa, polisi, dan penasehat) akan tetapi, ada bagian yang terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering di abaikan.

Menurut Soerjono Soekanto⁵⁶ efektif adalah taraf sejauh mana suatu kelompok dapat mencapai tujuannya. Hukum dapat di katakan efektif jika terdapat dampak hukum yang positif, pada saat itu hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum.

Sementara dengan persoalan efektifitas hukum, pengidentikan hukum tidak hanya dengan unsur-unsur secara paksaan, namun juga dengan proses pengadilan. Ancaman paksaan pun merupakan unsur yang mutlak agar suatu kaidah dapat dikatagorikan sebagai hukum, maka tentu saja unsur paksaan inipun erat dengan kaitanya efektif atau tidaknya aturan hukum. Jika suatu aturan hukum tidak efektif, salah satu pertanyaan yang muncul adalah sesuatu yang terjadi dengan ancaman paksaanya, mungkin tidak efektif hukum karena ancaman paksaan kurang berat, mungkin juga karena ancaman paksaan itu tidak terkomunikasi secara memadai warga masyarakat.⁵⁷

⁵⁵ Romli Atmasasmita, *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum* (Bandung: Mandar Maju, 2001), hal. 55

⁵⁶ Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum dan Penerapan Sanksi* (Bandung: CV. Ramadja Karya, 1988), hal. 80

⁵⁷ Achmad Ali, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum* (Jakarta: Yarsif Watampone, 1998), hal. 186.

Membicarakan tentang efektifitas hukum berarti membicarakan daya kerja hukum itu dengan mengatur dan memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Hukum dapat efektif jikalau faktor-faktor yang mempengaruhi hukum tersebut dapat berfungsi dengan sebaik-baiknya.

E. Tinjauan *Maqâshid Syari'ah*

1. Pengertian *Maqâshid Syari'ah*

Maqâshid Syari'ah terdiri dari dua kata yaitu *Maqashid* dan *syariah* kata dari *Maqashid* merupakan bentuk dari kata masdar *ومقصد قصد يقصد- قصادا-* yang berarti maksud dan tujuan. Sedangkan *syari'ah* mempunyai pengertian yaitu hukum-hukum Allah sebagai pedoman untuk mencapai kebahagiaan hidup di dunia dan juga di akhirat. Maka dengan demikian *Maqâshid Syari'ah* berarti kandungan nilai yang mempunyai persyariatan hukum. Maka dengan demikian *Maqashid syariah* berarti tujuan-tujuan yang hendak mencapai penetapan suatu hukum.⁵⁸

Izzuddin ibn Abd as-Salâm, sebagaimana dikutip oleh Khairul Umam, mengatakan bahwa segala taklif hukum selalu bertujuan untuk kemaslahatan

⁵⁸ Asafri Jaya, *Konsep Maqâshid Syari'ah Menurut ash-Shâtibi*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996), h. 5.

hamba (manusia) dalam kehidupan dunia dan akhirat.⁵⁹ Menurut Thahîr bin

‘Asyûr sendiri, definisi *maqashid syariah* adalah:

المعاني والحكم الملحوظة للشارع في جميع أحوال التشريع أو معظمها، بحيث

لا تختص ملاحظتها بالكون في نوع خاص من أحكام الشريعة، فيدخل في هذا أوصاف

الشريعة وغاياتها العامة والمعاني التي لا يخلو التشريع عن ملاحظتها.⁶⁰

Artinya:

“Makna-makna dan hikmah-hikmah yang menjadi pertimbangan Syari’ dalam segenap atau sebagian besar pen-tasyri’-annya, dimana pertimbangan tersebut tidak terbatas dalam satu jenis tertentu. Jadi, termasuk ke dalam *maqashid* adalah karakteristik syari’ah, tujuan-tujuannya yang umum serta makna-makna yang tidak mungkin untuk dipertimbangkan dalam persyariatatan.”

Sementara Sementara itu Wahbah az-Zuhaili mendefinisikan *maqâshid syari’ah* dengan makna-makna dan tujuan-tujuan yang dipelihara oleh syara' dalam seluruh hukumnya atau sebagian besar hukumnya, atau tujuan akhir dari syari'at dan rahasia-rahasia yang diletakkan oleh syara' pada setiap hukumnya.⁶¹

⁵⁹ Khairul Umam, *Ushûl Fîqih*, (Bandung, Pustaka Setia, 2001), h. 125

⁶⁰ Abdul Karim Zaidan, *al-Madkhal li Dirasati al-Syariah al-Islamiyyah*, Beirut, Muassasah al-Risalah, 1990M

⁶¹ Wahbah az-Zuhaili, *Ushûl al-Fiqh al-Islâmi*, (Beirut: Dâr al-Fikr, 1986), h. 1017.

2. Klasifikasi *Maqâshid Syarî'ah*

Klasifikasi klasik *Maqâshid Syarî'ah* meliputi 3 (tiga) jenjang keniscayaan: *al-adauriyah* keniscayaan, *al-hajiyyah* (kebutuhan) dan *al-tahsiniyyah* (kemewahan). Kemudian para ulama membagi keniscayaan menjadi 5 (lima): *hifz al-diin* (pelestarian agama), *hifz an-nafs* (pelestarian nyawa), *hifz al-mal* (pelestarian harta), *hifz al-aq'l* (pelestarian akal), *hifz al-nasl* (pelestarian keturunan). Kemudian ada sebagian ulama menambahkan *hifz al-'ird* (pelestarian kehormatan) untuk menggenapkan kelima *maqashid* itu menjadi enam tujuan pokok/primer atau keniscayaan.⁶²

Melestarikan kelima (atau keenam) adalah merupakan suatu keharusan yang tidak bisa tidak ada, maksudnya jika kehidupan manusia itu di kehendaki untuk berlangsung dan berkembang. Setelah itu, kehidupan manusia yang menghadapi bahaya yang sangat tinggi bila akal dan fikiran mereka terganggu, dengan demikian, Islam melarang keras terhadap *Khamr*, narkoba dan sejenisnya. t. Dalam rangka seperti ini, kita dapat memahami dengan jelas pelarangan Nabi SAW dalam menyakikan terhadap manusia, hewan dan tumbuh-tumbuhan.⁶³

⁶² Jasser Auda, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy of Islamic Law a Systems Approach*, (London: International Institut of Islamic Thought, 2007), hal. 4-5

⁶³ *Ibid*, hal 28

Al- Juwaini merupakan ulama pertama kali yang memberikan konsep *Maqashid Syari'ah* dengan istilah *Maslahah 'Ammah* (kemaslahatan umum). Sementara al-Ghazâlî memandang *Maqâshid syari'ah* adalah al- *mâsalih al-mursalah* dengan tiga tingkatan yaitu: primer/*necessities*, sekunder/ *needs* (hajiyyah) dan tersier/*luxuries* (*tahsiniyyah*). Akan tetapi pendapat ulama lain berpendapat oleh al-Thûfî dan al-Qarâfî dengan redaksi berbeda tetapi tujuannya mempunyai kesamaan. Oleh Karena itu, Auda juga berpendapat antara *maqâshid syari'ah* dan *maslahah*.⁶⁴

Kemudian *maqâshid syari'ah* klasik hanya tertuju pada individu dari pada keluarga, masyarakat, maupun manusia secara umum. Subjek pokok *maqâshid syari'ah* adalah individu yaitu: (kehidupan, harga diri dan individu)⁶⁵

Maqâshid syari'ah klasik, pada teori ini menggunakan keniscayaan, tidak hanya melalui nilai-nilai dasar yang diakui universal seperti keadilan, kebebasan, dan sebagainya. Hanya, *maqâshid syari'ah* telah di deduksi dari tradisi dan literatur pemikiran beberapa mazhab hukum Islam bukan teks dari (al-Qur'an dan al-Hadis), di dalam memperbaiki kekurangan pada teori ini yaitu metode

⁶⁴ *Ibid*, hal 2-3

⁶⁵ Jasser Auda, *Maqâsid al-Shari'ah A Beginner's Guide*, (London: The International Institute of Islamic Thought, 2008), hal. 6

klasik, maka sebagian dari ulama kontemporer memberikan argument konsep *maqâshid syarî'ah* dengan preskpektif baru.⁶⁶

Pertama, dengan memperharikan hukum yang telah diliputi *al-Maqashid*, para ulama kontemporer membagi kedalam 3 (tiga) bagian yaitu sebagai berikut:

a. *Maqâshid syarî'ah* secara Umum

Yang perlu diperhatikan yaitu hukum Islami secara universal, yaitu seperti kebutuhan dan keniscayaan. Kemudian ulama menambah *maqâshid syarî'ah* baru seperti halnya Universal dan kemudahan.

b. *Maqâshid syarî'ah* secara spesifik

Yang perlu di perhatikan pada salah satu bagian tertentu dari hukum Islami sendiri, seperti hanya mencegah kejahatan pada bagian hukum pidana dan kesejahteraan anak pada bagian hukum keluarga, dan mencegah riba pada babgian *mu'amalah*.

c. *Maqâshid syarî'ah* secara Persial

Yang perlu diperhatikan yaitu meliputi bagian yang dianggap sebagai maksud Ilahi di balik teks atau hukum tertentu, seperti maksud terungkapnya kebenaran pada penetapan jumlah saksi tertentu pada kasus tertentu. Maksud menghilangkan kesukara pada memperbolehkan orang sakit untuk tidak puasa.

⁶⁶ Ahmad ar-Raisuni, *Nazhâriyyat al-Maqâshid* ,,inda al-Imâm ash-Shâtibi, (Beirut: alMaahad al-Alami li al-Fikr al-Islâmi, 1992), h. 13

Kedua, yaitu memperbiaki kekurangan pada orientasi individual dari klasifikasi *maqâshid syarî'ah* klasik, ulama kontemporer telah memperluas *maqâshid syarî'ah* meliputi yang lebih luas seperti masyarakat, bangsa bukan umat manusia secara umum Ibn 'Asyûr, secara singkat telah mendudukan *maqâshid syarî'ah* berkaitan dengan bangsa (umat) pada tingkat yang lebih fari pada *maqâshid syarî'ah* yang berkaitan dengan individu.⁶⁷

Perluasan dari jangkauan *maqâshid syarî'ah* telah memberikan kesempatan bagi ulama kontemporer untuk merespon tantangan secara global, dan bisa membantu merealisasikan menjadi rencana secara praktis dan pembaruan. Ulama kontemporer telah menetapkan *maqâshid syarî'ah* dan sistem yang terkait denganya, pada pusat perdebatan publik ekonomi mengenai kewarganegaraan, integrasi nasional, dan hak-hak bagi masyarakat minoritas Muslim yang hidup ditengah masyarakat non-Muslim.

Ketiga, dalam rangka revisi *maqâshid syarî'ah* klasik oleh ulama kontemporer, mereka berhasil mengemukakan *maqâshid syarî'ah* universal baru, yang dideduksi langsung dari teks-teks suci, bukan dari literatur warisan mazhab fikih Islami. Pendekatan ini mendiduksi *maqâshid syarî'ah* langsung dari al- Qur'an dan al- Hadist), yang mana untuk melengkapi problem historitas doktrin-doktrin fikih lama. Di samping itu, mendeduksi tujuan-tujuan pokok Syariat adalah memberikan kesempatan bagi reprintsensi nilai

⁶⁷ Ibnu 'Asyur, *Maqâshid asy-Syarî'ah al-Islâmiyah wa „Alaqâtuha bi al- Adillah asy-Syar"îyyah* (KSA: Dâr al-Hijrah li an-Nasyr wa at-Tauzi", 1998), Cet.1, h. 35

dan prinsip tertinggi yang terkandung dalam teks suci, yaitu di mana hukum praktis kekinian harus tunduk kepada nilai dan prinsip tersebut bukan tunduk kepada pendapat penafsiran yang diwarisi.⁶⁸

Kemudian Auda lebih berpendapat dengan ulama yang membagi membagi *maqâshid syarî'ah* terbagi menjadi 3 (tiga) bagian utama adalah sebagai berikut:⁶⁹

a. *Maqâshid syarî'ah General (âmmah)*

Maqâshid syarî'ah adalah tujuan tujuan umum yang ada diseluruh aspek syariat atau sebagian besarnya, seperti halnya prinsip toleransi, kemudahan, keadilan, kebebasan. Oleh karena itu *maqâshid syarî'ah* yang primer yang mencakup kewajiban menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga nasab, menjaga kehormatan semua itu termasuk kedalam *maqâshid syarî'ah* umum.

b. *Maqâshid syarî'ah Specific (khâssah)*

Adapun *maqâshid syarî'ah* khusus ialah tujuan syariat yang ada pada salah satu bagian dari beberapa tentang syariah, seperti adanya sanksi /hukuman yakni dalam bagian *jinâyah* (pidana) yang bertujuan membuat jera.

c. *Maqâshid syarî'ah partial (juz'iyah)*

⁶⁸ Al-Ghazâli, *Al-Mustashfâ min 'Ilm al-Ushûl*, (Beirut: Dâr al-Fikr, tth), h. 25.

⁶⁹ Auda, *Fiqih Maqâshid asy-Syarî'ah*, (Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2007). h. 12.

Ialah merupakan suatu hukum atau *asrâr* (rahasia) yang dimaksud oleh syariat secara langsung terhadap suatu hukum yang persial seperti halnya keringanan (*rukhsah*) yaitu tidak puasa bagi yang tidak mampu yaitu dengan menghilangkan kesulitan.

Dari tiga *maqâshid syarî'ah* diatas ulama telah membuat urutan (hirarki) yang di mulai dari primer sebagai urutan pertama dan utama, kemudian sekunder dan terakhir tersier. Begitu juga hirarki yang dibuat oleh Imam al-Gazâlî dan dengan urutan sebagai berikut: menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga akal, menjaga keturunan dan menjaga harta urutan paling terakhir.⁷⁰

Berikut ini adalah beberapa ulama Kontemporer dalam kontribusinya dalam *Maqâshid Syarî'ah* sebagai berikut:⁷¹

No	Nama Ulama	Kontribusinya
1	<i>Rasyid Rida</i> (w.1354 H/1935 M)	Menyarankan bahwa tujuan pokok Syariah menurut al- Qur'an adalah <ol style="list-style-type: none"> a. Revormasi pilar keimanan. b. Mensosialisasi Islam sebagai fitrah yang alami c. Menegakan peran akal pengetahuan, hikmah dan logika yang sehat. d. Kebebasan e. Indepedensi f. Revormasi social, politi dan ekonomi g. Perlindungan bagi kaum perempuan

⁷⁰ Jaser Audah, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy...*, hal. 5

⁷¹ Al-Ghazâlî, *Al-Mustashfâ min 'Ilm al-Ushûl*, (Beirut: Dâr al-Fikr, tth), h. 251

2	<i>Al-Tahir ibn 'Asyur</i> (w. 1325 H/1907 M)	Mengemukakan bahwa tujuan-tujuan pokok hukum Islam adalah <ul style="list-style-type: none"> a. Ketertiban b. Kesetaraan c. Kemudahan d. Pelestarian fitrah manusia
3	<i>Muhammad al-Gazali</i> (1416 H/1996 M)	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengkritik kecendrungan penafsiran harfiah b. Berpendapat repormis dibidang HAM dan hak- hak perempuan
4	<i>Yusuf al-Qaradawi</i> (1345 H/1926 M-...)	Menyarankan pokok syariat menurut Qur'an <ul style="list-style-type: none"> a. Pelestarian akidah dan harga diri b. Penyembahan Allah SWT c. Penjernihan jiwa d. Perbaikan akhlak e. Pembangunan keluarga f. Memperlakukan perempuan dengan adil g. Pembangunan bangsa muslimat yang kuat h. Kerjasama antar manusia
5	<i>Taha Jabir al'Alwani</i> (1354 H/1935 M-...)	Mengusulkan bahwa poko tujuan syariat (menurut Qur'an) sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> a. <i>Al-Tauhid</i> b. <i>Al-Tazkiyah</i> c. <i>Al- 'Imran</i>

3. Urgensi *Maqâshid Syari'ah*

Dalam suatu Syariah terdapat gagasan, nilai, prinsip dan paradigma yang mana di kenal sebelum awal Islam, bahkan ada yang mengidentifikasi bahwa pemikiran *maqashid syariah* sudah ada sejak zaman Rasulullah SAW. Imam Al-Syâthibî menulis al-Muwafaqat dengan tujuan untuk mendamaikan antar mazhab maliki yang mayoritas di Granada waktu itu, dan mazhab hanafi

sebagai minoritas⁷². Salah satu motivasi Imam Al-Syâthibî menulis karya secara khusus membahas tentang *maqâshid syari'ah* munculnya sikap *ta'ashub* yakni berlebihan yang dipakai oleh ulama Granada dan masyarakat Andalusia saat itu terhadap mazhab Maliki. Mereka menganggap bahwa setiap orang bukan mazhab Maliki adalah sesat. Sebagaimana masyarakat Andalus memegang mazhab Maliki sejak raja merak Hisyam menjadikan imam mazhab di negaranya.⁷³

Dari uraian diatas dapat di simpulkan, bahwa secara metodologis pemahaman fikih dengan pendekatan *maqashid syariah* sebagaimana yang dilakukan oleh Imam Al-Syâthibî adalah langkah terbaik untuk meminimalisir terjadinya khilaf dan perbedaan fiqih, yang mana bisa memecahkan umat dalam suatu negara.⁷⁴

⁷² Ash-Shâtibi, *Al-Muwâfaqât fî Ushûl asy-Syari'ah*, ..., h. 70

⁷³ Salah satu sampel ijtihad berdasarkan maqashid di masa Nabi, sebagaimana dikemukakan Jaser Audah (pakar maqashid modern), adalah ijtihad Sahabat terkait hadis riwayat Bukhari dan Muslim yang secara tekstual melarang melaksanakan solat asar kecuali di Bani Quraidhah. Pada waktu itu Sahabat yang memahami hadis tersebut secara *maqâshidiy* melaksanakannya ditengah perjalanan, bukan di Bani Quraidlah. Mereka memahami bahwa maksud dari hadis adalah *al-isrâ'* (bergegas). Meskipun secara tekstual apa yang mereka lakukan berpungungan dengan makna lahir teks akan tetapi dibenarkan karena sesuai dengan tujuan yang terkandung dalam teks. Ini terbukti ketika kasus diadakan kepada Nabi, Nabi pun tak mengingkari. Bagi Jaser, hadis tersebut merupakan dasar bolehnya menggali maqashid dari teks berdasarkan dugaan yang kuat (*dhan al-ghâlib*). Sepeninggal Nabi saw., khususnya di tangan sahabat Umar ra. ijtihad-ijtihad yang berlandaskan kemaslahatan yang merupakan pilar utama maqashid lebih marak lagi digalakkan. Lihat dalam: Amrullah, "Geliat Pemikiran Maqashid Syari'ah (sejak I H./VII M. sampai 14 H./21 M.)" Makalah dipresentasikan dalam Kajian Ushul Fikih diselenggarakan oleh Divisi Kajian Fikih-Ushul Fikih Lembaga Bahtsul Masail Pengurus Cabang Istimewa Nahdlatul Ulama (LBM PCINU) pada tanggal 20 Februari 2013 di Sekretariat PCINU Mesir.

Jika pada waktu itu di Granada ada dua mazhab di masyarakat saling berkopon bahkan saling bermusuhan, maka Imam al-Syâthibî merasa sangat urgen dalam pembuatan karya secara sistematis dan konseptual yang dapat meminimalisir pertentangan kedua belah mazhab⁷⁵. Maka di masa sekarang di mana ketegangan yang sering terjadi bukan dua mazhab saja, tapi sudah meluas menjadi empat mazhab. Yakni fiqih Sunni plus syiah dan wahabi. Maka urgensi *maqashid syariah* semakin menentukan relevansinya.⁷⁶

Secara metodologis, urgensi pengkajian dan penggalian *maqashid syariah* dipandang perlu karena pemahaman merupakan kunci yang membukakan untuk berfikir dan kebekuan paradigma dalam berpikir Umat Islam dalam memandang syariah itu sendiri. Hingga saat ini, syariat Islam belum menjadi *problem solver* dan memecahkan masalah problematika yang mencedraai Umat Islam, menjawab tantangan persoalan zaman serta menegaskan umat dari kemunduran dan keterpurukan. Sebaliknya, syariah masih sebatas dipandang sebagai *legal-formal* yang membebaskan kehidupan, menjadi aturan kaku yang membatasi untuk kegiatan (dalam fatwa hal dan haram).⁷⁷

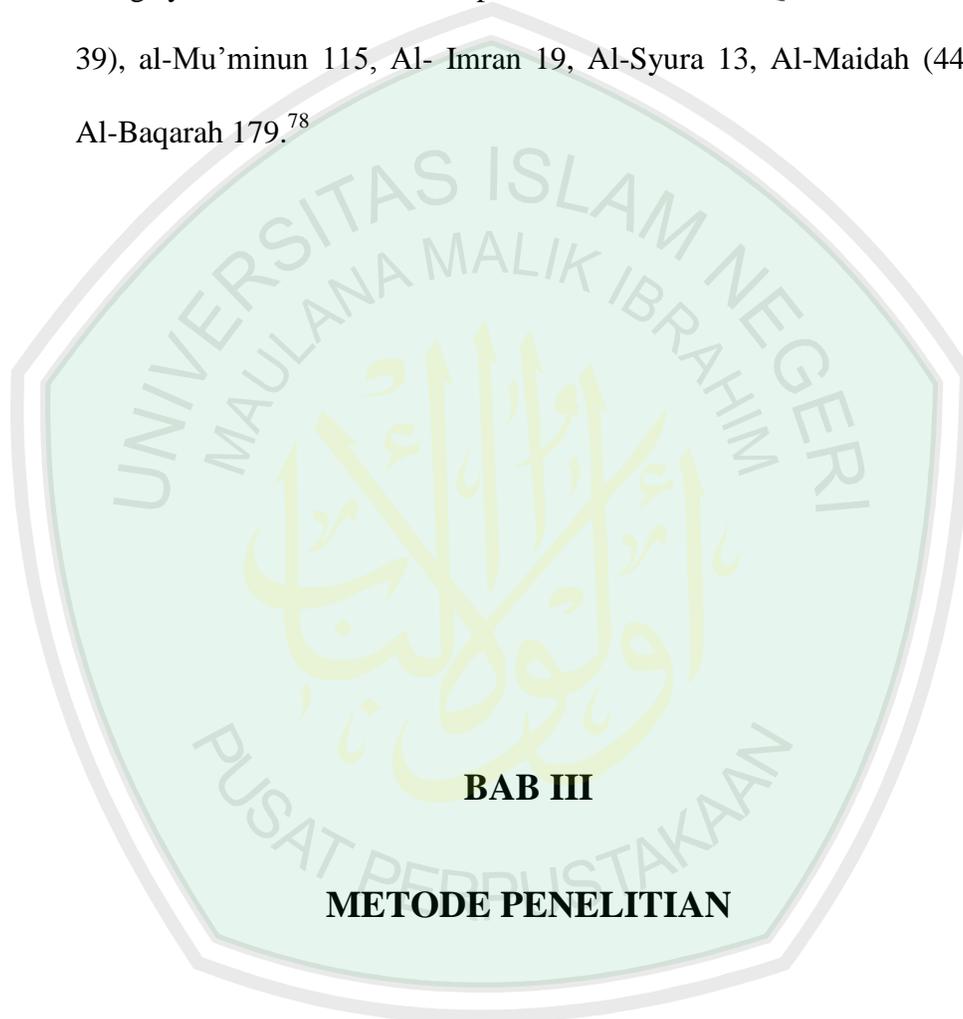
Mengenai legalitas Maqashid seperti disebutkan dimuka, bahwa Allah SWT merupakan pendiri syariat tidak menurunkan syariat kepada manusia

⁷⁵ Ash-Shâtibi, *Al-Muwâfaqât fî Ushûl asy-Syari'ah*, (Riyadh: Maktabah al-Riyadh alHaditsah, tth), h

⁷⁶ Ash-Shâtibi, *Al-Muwâfaqât fî Ushûl asy-Syari'ah*, ..., h. 54

⁷⁷ Ahmad ar-Raisuni, *Nazhâriyyat al-Maqâshid* „inda al-Imâm ash-Shâtibi, (Beirut: alMaahad al-Alami li al-Fikr al-Islâmi, 1992), h. 13

tidak diiringi dengan tujuan yang mulia. Asyur nmenjelaskan legalitas (hajjiyah) *maqashid syariah* dengan menyetir ayat-ayat al-Qur'an yang mengisyaratkan hal tersebut, seperti disebutkan dalm QS. Al-Dukhan (ayat38-39), al-Mu'minin 115, Al- Imran 19, Al-Syura 13, Al-Maidah (44-48) dan Al-Baqarah 179.⁷⁸



BAB III

METODE PENELITIAN

Untuk memperoleh jawaban yang bisa dipertanggung jawabkan secara ilmiah atas pertanyaan penelitian yang telah disajikan pada bagian sebelumnya, maka diperlukan suatu metode penelitian yang digunakan. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

⁷⁸ Thahir bin Asyur, *Maqashid Al-Syari'ah Al-Islamiah*, (Amman: Dar al-Nafais, 2001), hal. 1179

A. Jenis penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris. Menurut Abdulkadir Muhammad, penelitian hukum empiris menggunakan studi kasus hukum empiris berupa perilaku hukum masyarakat.⁷⁹ Pokok kajiannya adalah hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata (*actual behavior*) sebagai gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis, yang dialami setiap orang dalam hubungan hidup bermasyarakat.⁸⁰ Menurut Soerjono Soekanto penelitian hukum dibagi dua, yaitu penelitian hukum normative dan penelitian hukum sosiologis atau empiris.

B. Pendekatan penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*), pendekatan konseptual dilakukan manakala tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Hal itu dilakukan karena memang belum atau tidak ada aturan hukum untuk masalah yang dihadapi.⁸¹ Dan menggunakan pendekatan Perundang-undangan (*Statue Approach*) pendekatan ini dilakukan karena penulis mengkaji Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.yang mana

⁷⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, I Cet. 1 (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), h. 40

⁸⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum...*, h. 54

⁸¹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2005), h. 177.

mengkaji tentang penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang.⁸²

C. Lokasi penelitian

Tempat penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan JL Raden Intan Nomor 1 Kota Malang , Kantor Polisi Lalu Lintas Jl Jaksa Agung Supratman, dan Paguyuban pangkalan ojeg Kecamatan Merjosari Kota Malang.

D. Data yang digunakan dan metode pengumpulannya

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yaitu sebagai berikut:

- a. Data primer, ialah data yang diperoleh dari tangan pertama melalui teknik observasi⁸³ dan wawancara⁸⁴. Observasi dilakukan dengan melakukan pengamatan secara intensif terhadap objek yang diteliti yaitu penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum. Wawancara dilakukan kepada seluruh pihak yang telah ditentukan yakni (paguyuban pangkalan ojeg , Dinas Perhubungan, dan Polisi Lalu Lintas) yang terdapat dalam proses terjadinya penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum di

⁸² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2005), h. 137.

⁸³ Observasi sering diartikan dengan pengamatan, pengamatan adalah alat pengumpul data yang dilakukan dengan mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. Lihat Abu Achmadi dan Cholid Narkubo, *Metode Penelitian* (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2005), h. 70. Burhan Bungin mengatakan bahwa sesungguhnya yang dimaksud observasi di sini adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian. Dalam arti bahwa data tersebut dihimpun melalui pengamatan peneliti dengan menggunakan panca indera. Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Sosial; Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif* (Surabaya: Airlangga Press, 2001), h. 193-194.

⁸⁴ Wawancara adalah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan tanya jawab, sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan terkait. M. Nazir, *Metode Penelitian* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), h. 193-194.

Kota Malang untuk memperoleh data yang sesuai dengan kajian yang dibahas.

- b. Data sekunder, sumber data sekunder adalah data-data yang diperoleh dari sumber kedua yang merupakan pelengkap, meliputi buku-buku yang menjadi referensi terhadap tema yang diangkat.

Menurut Soerjono Soekanto sumber data dibagi menjadi tiga yaitu: sumber data primer, sumber data sekunder dan sumber data tersier. Sumber Data Tersier adalah data-data penunjang, yakni bahan-bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap data primer dan sumber data sekunder, diantaranya kamus dan ensiklopedia.⁸⁵

E. Metode analisis data atau pengolahan data

Menurut Saifullah, dalam penelitian ada beberapa alternatif analisis data yang dapat dipergunakan yaitu antara lain: deskriptif kualitatif, deskriptif komparatif, kualitatif atau non hipotesis, deduktif atau induktif, induktif kualitatif, *contents analysis* (kajian isi), kuantitatif dan uji statistik.

Adapun metode analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif yaitu penulis berusaha menggambarkan tentang penggunaan sepeda motor sebagai salah satu sarana Angkutan umum di Kota Malang. Metode tersebut digunakan karena tidak terlepas dari jenis dan pendekatan penelitian yang dijadikan payung dalam melakukan obek penelitian. Analisis ini dilakukan secara terus-menerus, dari awal hingga akhir

⁸⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Pres, 1986), hal. 12.

penelitian. Adapun proses analisis data yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:

a. *Editing* (pemeriksaan data)

Menerangkan, memilah hal-hal pokok dan memfokuskan hal-hal penting yang sesuai dengan rumusan masalah. Dalam tehnik *editing* ini, peneliti mengecek kelengkapan serta keakuratan data yang diperoleh dari responden.⁸⁶

b. *Classifying* (Klasifikasi data)

Klasifikasi (*classifying*), yaitu setelah ada data dari berbagai sumber, kemudian diklasifikasikan dan dilakukan pengecekan ulang agar data yang diperoleh terbukti valid. Klasifikasi ini bertujuan untuk memilah data yang diperoleh dari informan dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian.

c. *Verifying* (mengecek kebenaran data)

Verifikasi data adalah langkah dan kegiatan yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari lapangan. Dalam hal ini, peneliti melakukan pengecekan kembali data yang sudah terkumpul terhadap kenyataan yang ada di lapangan guna memperoleh keabsahan data.

d. *Analysing* (menganalisis data yang di ketahui kebenarannya)

⁸⁶Suratman dan Philips Dillah, *Metode Penelitian Hukum*, (Bandung: Alfabeta, 2013), h. 141.

Analisa data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar. Sugiyono berpendapat bahwa analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.⁸⁷

e. *Concluding* (kesimpulan)

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

⁸⁷Fakultas Syari'ah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah* (Malang: UIN Press, 2012), h. 48.



A. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Kondisi Geografis Penelitian

Kota Malang memiliki luas 110.06 Km². Kota dengan jumlah penduduk sampai tahun 2010 sebesar 820.243 jiwa yang terdiri dari 404.553 jiwa penduduk laki-laki, dan penduduk perempuan sebesar 415.690 jiwa.

Kepadatan penduduk kurang lebih 7.453 jiwa per kilometer persegi. Tersebar di 5 Kecamatan (Klojen:105.90 jiwa, Blimbing: 172.333 jiwa, Kedungkandang: 174.447 jiwa, Sukun: 181.513 jiwa, dan Lowokwaru: 186.013 jiwa). Terdiri dari 57 Kelurahan, 536 unit RW dan 4.011 unit RT.⁸⁸

*Kota Malang memiliki wilayah seluas 11006 Km² merupakan dataran tinggi yang bervariasi. Secara geografis memiliki struktur tata ruang Kota yang sangat strategis, terletak pada lintasan transit untuk kegiatan transportasi lokal maupun regional. Kota Malang yang terletak pada ketinggian antara 440-667 meter diatas permukaan air laut, merupakan salah satu Kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berada ditengah-tengah wilayah Kabupaten Malang secara astronomis terletak 112,06°- 112,07° Bujur Timur dan 7,06°-8,02° Lintang Selatan, dengan batas wilayah sebagai berikut:*⁸⁹

- a. Sebelah Utara: Kecamatan Singosari dan Kec. Karangploso Kabupaten Malang.
- b. Sebelah Timur: Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang.
- c. Sebelah Selatan: Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang.
- d. Sebelah Barat: Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang.

⁸⁸ Data Publikasi Badan Pusat Statistik Kota Malang Tahun 2015

⁸⁹ Data publikasi Pemerintah Daerah Kota Malang Tahun 2015

Kota Malang juga berada ditengah-tengah pegunungan atau dikelilingi gunung-gunung, yaitu:

- a. Gunung Arjuno di sebelah Utara.
- b. Gunung Semeru di sebelah Timur.
- c. Gunung Kawi dan Panderman di sebelah Barat.
- d. Gunung Kelud di sebelah Selatan.

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2008 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara 22,7°C-25,1°C. Sedangkan suhu maksimum mencapai 32, 7°C dan suhu minimum 18, 4°C .Rata kelembaban udara berkisar 79% - 86%. Dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum mencapai 40%. Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, Kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan, musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso Curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Februari, November, Desember. Sedangkan pada bulan Juni dan September Curah hujan relatif rendah

Kecepatan angin maksimum terjadi di bulan Mei, September, dan Juli.

2. Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai peran yang sangat penting dalam penyusunan dan pelaksanaan dan kebijakan di Kota Malang.

Selain tugas pokoknya ini, Dinas Perhubungan Kota Malang juga memiliki beberapa fungsi yaitu:⁹⁰

- a. Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
- c. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- d. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
- e. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
- f. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- g. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
- h. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor; Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- i. Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan; Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
- j. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, perpustakaan dan kearsipan;
- k. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
- l. Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);

⁹⁰ Pasal 6 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Organisasi Dan Tata Kerja Dinas Daerah

- m. Pelaksanaan fasilitasi pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- n. Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- o. Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui web site Pemerintah Daerah;
- p. Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
- q. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- r. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Polisi Lalu Lintas Kota Malang

Polisi lalu lintas Kota Malang merupakan badan hukum yang resmi yang bertugas berfungsi dalam pemeliharaan keamanan, ketertiban masyarakat penegakan hukum, perlindungan pengayoman, dan pelayanan terhadap masyarakat. Disamping itu tugas-tugas pokok Polantas Kota Malang adalah sebagai berikut:⁹¹

- a. Pembinaan lalu lintas kepolisian;

⁹¹ Peraturan Kaporli Kota Malang Nomor 23 Tahun 2010.

- b. Pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, diklaimantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
 - c. Pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas;
 - d. Pelayanan administrasi registrasi, dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
 - e. Pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin pengguna jalan raya;
 - f. Pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan;
 - g. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan;
4. Pangkalan Ojeg Kota Malang
- Pangkalan ojeg merupakan tempat di mana untuk melaksanakan kegiatan transportasi dengan kendaraan bermotor. Pangkalan ojeg di Kota Malang ini berdiri ketika bertepatan dengan berdirinya pasar Merjosari Kota Malang. Adapun fungsi pangkalan ojeg adalah sebagai berikut:⁹²
- a. Mengantar barang/jasa

⁹² Sodiq, Wawancara, (Malang, 30 april 2016)

Jika menganal lebih dekat mengenai angkutan dengan sepeda motor maka sangat memungkinkan percaya yaitu dengan mengantarkan barang/orang ke suatu tempat yang dituju dengan bayaran yang sepeda.

b. Antar Jemput Rutin

Angkutan umum dengan sepeda motor bisa kita di jumpai di berbagai daerah yang mana berfungsi untuk mengantar jemput penumpang baik dengan bayaran perhari maupun dengan bayaran perbulan tergantung pengguna jasa tersebut apabila sudah saling mempercayai.

c. Menemani aktifitas seseorang

Angkutan dengan sepeda motor bisa kita percaya untuk menemani keperluan kita sehari-hari, seperti halnya mencari alamat, tugas untuk survey, mencari alamat di luar Kota, dll.

B. Data Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian sesuai dengan rumusan masalah yang menjadi narasumber adalah sebagai berikut:

- a. Bapak Muhammad Sodiq Selaku ketua Pangkalan ojeg Merjosari.
- b. Bapak Heru A.T selaku Dinas Perhubungan Kota Malang.
- c. Bapak Endie. X.P dari Polisi Resort Kota Malang.

Angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor merupakan salah satu angkutan umum informal di Indonesia dengan sepeda motor merupakan

moda transportasi yang sangat diminati sebagian masyarakat khususnya di Malang.

Berikut ini adalah data hasil paparan lapangan yang dilakukan di tiga tempat yaitu di Pangkalan Ojeg, Polisi Lalu Lintas, dan Dinas Perhubungan Kota Malang. pertama wawancara dengan Ketua Pangkalan Ojeg Kecamatan Merjosari Kota Malang, adalah sebagai berikut:

“Penggunaan sepeda motor di kecamatan merjosari Kota Malang awal munculnya ketika berdirinya pasar merjosari Kota Malang yang berdiri pada tahun 2011. Dengan demikian, penggunaan sepeda motor ini banyak diminati oleh sebagian masyarakat karena kurang fasilitas kendaraan umum yang meliwati pasar tersebut sehingga keberadaan angkutan dengan sepeda motor di minati masyarakat khususnya bagi orang yang akan melakukan aktifitas di pasar. dalam penggunaannya, angkutan umum dengan sepeda motor sama halnya dengan angkutan umum lainnya, yaitu mengantarkan penumpang ke tempat yang di tuju kemudian membayar upah sesuai dengan jarak jauh yang di tempuh dengan menjamin kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Salah satu aturan yang di tetapkan bersama oleh pangkalan ojeg tersebut yaitu bahwasanya setiap anggota wajib memiliki (SIM Surat Izin Mengemudi), mempunyai KTA (Kartu Tanda Anggota), dan berdomisili di kecamatan Merjosari Kota Malang. Pertanggung jawaban kegiatan angkutan umum dengan sepeda motor ini dilkaskan secara bersama-sama apabila terdapat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. maka dari itu, perkembangan angkutan umum dipangkalan ojeg Kecamatan Merjosari Kota Malang semakin tinggi karena semakin banyaknya kegiatan pasar tersebut”.⁹³

Wawancara yang *kedua* adalah wawancara dengan anggota Polisi Lalu Lintas Kota, sebagai berikut:

⁹³ Sodiq, Wawancara, (Malang, 31 April 2016)

“Angkutan umum dengan sepeda motor adalah angkutan umum dengan roda dua dengan sistem menyewa yaitu dengan membayar upah. Dalam kegiatannya, angkutan umum dengan sepeda motor tidak memiliki peraturan secara khusus yang mengatur tentang pengangkutan tersebut sehingga kegiatan angkutan ini merupakan angkutan yang illegal karena angkutan ini tidak mempunyai izin trayek dari Dinas Perhubungan setempat.

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus mempunyai trayek yang terdaftar di Dinas Perhubungan kemudian kalau sudah terdaftar keluar plat kuning seperti halnya angkutan lain yaitu taxi, mikrolet, dan bus. Dalam hal ini, kegiatan angkutan umum dengan sepeda motor masih bisa beroperasi di karenakan ada faktor- faktor lain yaitu pemerintah yaitu memberantas kemiskinan demi terjaminnya tindak krimina; seperti halnya mencuri, kejahatan, dlll. Dalam kegiatan ini, penegak aparat menggunakan asas manfaat bagi masyarakat yang mana asas ini harus ada.

Dalam hal ini, pengguna angkutan umum dengan sepeda motor ini merupakan kegiatan yang dilarang oleh Dinas Perhubungan maupun dari Polisi lalu lintas dikarnakan kegiatan yang illegal dan tidak diakui oleh Undang-Undang karena tidak memiliki pertauran secara khusus dalam pengawasannya, polisi bertanggung jawab atas pelaksanaannya selama tidak menyalahi aturan seperti halnya memakai helm, memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dalam hukum yang jelas angkutan umum dengan ojeg karena illegal sesuai dengan UU nomor 22 tahun 2009 tidak diperbolehkan dengan dasar yaitu harus mempunyai izin trayek, untuk pengawasan atas lalu lintas bertanggung jawab dan bagaimanapun juga ikut mengawasi kegiatan tersebut. Pasal 137, ayat 4 hrup b, hurup c, 140 hurup a, angkutan umum dalam trayek (angkutan sepeda motor tapi tidak diatur dasar hukumnya, akana tetapi sampai saat ini masih ada kegiatan karena untuk memberantas memberantas kemiskinan dan sesuai dengan program pemerintah untuk tidak terjadi tindak criminal yang tidak diinginkan yang mana yang mengatur semua dalam trayek adalah dishub yang mana polisi mengatur tindak pidana, LLAJ mengatur marka lambu lambu lalu lintas plus dalm trayek, , dan polisi registasi seperti kendaraab bermotor, dan identifikasi seperti bpkb dan penegakan hukum, pengaturan dijalan masalah kemacetan dan sebagainya”⁹⁴.

⁹⁴ Endie, Wawancara, (Malang, 31 April 2016)

Wawancara yang *ketiga* selaku dari Dinas Perhubungan Kota Malang, sebagai

beriku:

“Kegiatan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan salah satu kegiatan yang ilegal dalam pelaksanaannya karena sesuai dengan tugas Dinas Perhubungan Kota Malang ini memiliki 3 (tiga) bagian yaitu: 1) mengatur angkutan umum dalam trayek. 2) Mengatur angkutan umum tidak dalam trayek. 3) Angkutan umum barang. Mengenai angkutan umum dengan sepeda motor di tinjau Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara jelas mengenai angkutan umum tersebut sesuai dengan Undang-Undang tersebut yang diperbolehkan hanyalah mikrolet, bus, dan pariwisata. Untuk penggunaan sepeda motor itu tidak diperbolehkan dan merupakan kegiatan yang ilegal karena dasar hukum yang belum diketahui. Sesuai dengan fungsinya adalah memberikan izin bagi angkutan transportasi.

Dinas Perhubungan yaitu memberikan trayek kepada angkutan umum dan memiliki plat kuning yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan tersebut. Mengapa sampai saat ini angkutan umum dengan sepeda motor bisa melaksanakan kegiatannya padahal angkutan ini merupakan angkutan ilegal? Karena dalam hal ini untuk memberantas kemiskinan supaya tidak terjadi kejahatan dan pencurian.

Angkutan umum sepeda motor merupakan angkutan umum yang tidak memiliki trayek dan tidak sehingga Dinas Perhubungan tidak berhak dan memberikan izin kepada angkutan tersebut. Berbicara mengenai izin angkutan umum dengan sepeda motor sampai saat ini angkutan umum dengan sepeda motor Dinas Perhubungan Kota Malang tidak mengeluarkan izin kepada angkutan tersebut karena angkutan ini tidak memiliki prosedur dasar hukum. Oleh karena itu, angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kegiatan yang ilegal dan tidak memiliki aturan hukum yang mengatur tentang angkutan tersebut.”⁹⁵

⁹⁵ Heru, Wawancara ,(Malang 1 Mei 2016)

C. Analisis Yuridis Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang (Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan *Maqashid Syariah*)

1. Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang

Angkutan umum merupakan sarana prasarana transportasi untuk sebagian masyarakat dalam melaksanakan kegiatan sesuai dengan fungsi dan tugasnya, dimana pengguna angkutan umum sangat membantu dan memudahkan dalam kegiatan di lingkungan. Angkutan umum dengan sepeda motor merupakan salah satu jenis kendaraan public atau bersifat umum yang banyak kita temui di berbagai pedesaan sampai perkotaan.

Dalam teori yang ditemukan oleh Abdul Khadir⁹⁶ menjelaskan bahwa angkutan dengan sepeda motor merupakan alat transportasi berupa paratransit yaitu kegiatan yang secara universal angkutan ini berupa minibus, taxi, ojeg, secara keseluruhan angkutan ini mempunyai sifat yang flexible yang di artikan dengan bisa meliwati rute-rute tertentu dan berhenti untuk menaikan maupun menurunkan rute-rute yang diinginkan. Paratransit merupakan *Fully Demond Responsive Transport* yang mana penawaran bersifat *door to door transportation* dengan melayani berbagai tujuan, yang mana dilakukan oleh kelompok, komunitas, dan agen-agen transportasi angkutan yang tidak memiliki jadwal keberangkatan dan rute yang tetap,

⁹⁶ Abdul Khadri, Hukum Pengangkutan Niaga, h, 9

seperti halnya angkutan umum dengan sepeda motor di Kota Malang dalam kegiatannya angkutan dengan sepeda motor tidak memiliki jadwal keberangkatan dan jadwal kedatangan secara pasti. Maka dengan demikian, transportasi dengan kendaraan bermotor kendaraan angkutan umum dengan sepeda motor sesuai dengan sesuai dengan teori yang di kemukakan oleh Abdul Kadir bahwasanya kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang sangat di minati oleh masyarakat karena dalam kegiatannya tidak memiliki keberangkatan secara pasti.

Dalam hasil wawancara hasil wawancara di atas, angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kebutuhan masyarakat yang sesuai dengan kebutuhan pribadi yang harus di penuhi bagi jasa angkutan umum dengan sepeda motor baik dari segi kenyamanan, kelayakan, penetapan tarif biaya/ongkos dan keberadaan angkutatan sepeda motor tersebut.

Salah satu pendukung masyarakat berminat dalam menggunakan kendaraan umum dengan sepeda motor adalah dengan penetapan tarif. Dalam hal ini penetapan menjadi salah satu kunci utama dalam ketertarikan untuk menggunakan jasa angkutan dengan sepeda motor tersebut. Pengaplikasian yang di lakukan oleh pegkalan ojeg tersebut yaitu dengan menggunakan sistem jarak tempuh, sesuai dengan hasil wawancara yang di lakukan di Pangkalan ojeg adalah sebagai berikut:

“Angkutan umum dengan sepeda motor memiliki tarif sesuai dengan jarak tempuh yang diinginkan oleh penumpang, pengguna jasa bebas melakukan

menggunakan jasa angkutan ini Karena sistem pembayaran di lakukan seperti halnya kendaraan umum lainnya”.⁹⁷

Sesuai dengan wawancara di atas, penggunaan tarif yang di berlakukan di pangkalan ojeg tersebut dengan menggunakan sistem upah/ membayar jasa yaitu dengan membayar uang sebagai pengganti jasa untuk mengantarkan penumpang ke suatu tempat sesuai dengan jarak yang di tempuh. Dalam hal ini, pengemudi jasa kendaraan bermotor wajib menariki tarif/ongkos dengan pertimbangan mengantarkan penumpang ke tempat yang telah diinginkan. Penarikan tarif ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwasanya setiap kendaraan bermotor maupun tidak bermotor wajib membayar tarif sesuai dengan pasal 42 UULLAJ yang menjelaskan tentang tarif angkutan umum. Dalam hal ini, tarip angkutan umum sudah di sepakati bersama anggota dengan beberapa pertimbangan jarak dan tempuh pengguna jasa. Oleh karena itu, tarif yang di tetapkan berlangsung ketika selama perjalanan mengantarkan jasa penumpang ke tempat yang di tuju.

Selanjutnya mengenai standar pelayanan umum dengan sepeda motor di minati oleh masyarakat dengan pelayanan dan kelayakan kendaraan tersebut sudah memenuhi kapasitas. Seperti halnya data lapangan yang di pangkalan ojeg Merjosari tentang standar pelayanan yaitu mulai dari berat muatan yang melebihi kapasitas, mengangkut penumpang yang melebihi dari

⁹⁷ Wawancara Sodik, (Malang, 30 April 2016)

dua orang lebih sehingga mengganggu kenyamanan bagi pengguna jasa tersebut.

Dalam hal ini, sesuai dengan data lapangan di pangkalan Merjosari oleh selaku ketua pangkalan ojeg Merjosari adalah sebagai berikut:⁹⁸

“Pelayanan dan kenyamanan pengguna jasa merupakan prioritas utama, karena kenyamanan penumpang lebih utama dan harus di dahulukan, banyaknya penumpang itu harus sesuai kapasitas kendaraan bermotor”

Setelah mencermati wawancara di atas tentang standar pelayanan peraturan yang menjelaskan tentang standar kelayakan kendaraan bermotor adalah bahwasanya standar pelayan yang terjadi di Pangkalan ojeg Mejosari mulai dari tempat menaik penumpang sampai dengan menurunkan penumpang menggunakan dengan pelayanan yang baik karena fasilitas yang di gunakan sudah memenuhi kriteria. Undang-Undang menjelaskan tentang Standarisasi dalam angkutan ini merupakan bagian yang terpenting supaya terjaminnya keselamatan dan keamanan terhadap penumpang, keterjangkauan sangat mudah untuk mencari akses untuk mendapatkan jasa angkutan ini, keteraturan dengan melayani jadwal rute yang tidak tetap sesuai dengan kedatangan penumpang, bagi para pengangkut jasa wajib memberikan kenyamanan bagi penumpang dengan tidak melebihi kapasitas banyak muatan. Keberadaan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan standarisasi yang harus di penuhi. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat

⁹⁸ Sodiq, Wawancara (Malang, 30 April 2016).

dala Pasal 142 tentang standar pelayanan Angkutan orang disebutkan bahwasanya perusahaan Angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan yang meliputi :

- a. Keamanan
- b. Keselamatan
- c. Kenyamanan
- d. Keterjangkauan
- e. Kesetaraan; dan
- f. Keteraturan

Kemudian di pasal 141 ayat (b) menjelaskan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud ayat (1) ditetapkan menggunakan standar yang telah diberikan, Kemudian selanjutnya, mengenai aturan memakai helm bagi pengguna, maupun pengemudi

Dalam Undang-Undang tersebut kendaraan bermotor dengan sepeda wajib menggunakan standarisasi helm dengan tujuan supaya menjaga keselamatan baik pengemudi maupun penumpang.

Seperti halnya wawancara yang di lakukan oleh anggota pangkalan ojeg di kecamatan Merjosari Kota Malang adalah sebagai berikut:

“Penggunaan helm merupakan hal yang sangat menunjang bagi pengojek karena ini yang membedakan dengan pangkalan ojek lain, disamping sebagai pengaman keselamatan juga menjadi alat bantu untuk menahan panas sama hujan jadi helm sangat penting”⁹⁹

Dari wawancara di atas, angkutan umum yang ada di pangkalan Ojeg Merjosari Kota Malang yang mana salah seseorang yang mengangkut

⁹⁹ M. Sodik, wawancara (Pangkalan Ojeg Merjosari, 1 Mei 2016)

penumpang dengan tujuan yang diinginkan oleh penumpang yang mana setiap kegiatan yang dilakukan oleh pengendara yang ingin membawa penumpang wajib menggunakan helm sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam hal ini, penggunaan helm terhadap kendaraan bermotor sangat di haruskan demi terjaganya keselamatan bagi pengguna tersebut demi mematuhi peraturan yang berlaku. Setiap anggota baik pengguna jasa maupun sopir yang mengantarkan jasa tersebut wajib menggunakan helm, yang mana Undang-Undang telah disebutkan dalam Pasal 141 ayat (b) menjelaskan standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud ayat (1) ditetapkan menggunakan standar yang telah diberikan, Kemudian selanjutnya, mengenai aturan memakai helm bagi pengguna, maupun pengemudi

Penggunaan sepeda motor sebagai salah satu sarana Angkutan umum di Kota Malang Malang mempunyai kesadaran tentang pengetahuan manfaat helm dan aturan lainnya, maka semua pengendara angkutan dengan sepeda motor berusaha mematuhi menggunakan helm baik dari penumpang itu sendiri dan pengemudi demi terpenuhinya kenyamanan dan keselamatan terhadap penumpang. Sebagaimana yang tercantum dalam pasal 106 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan “*setiap orang yang menggunakan sepeda motor dan penumpang wajib menggunakan helm yang memenuhi standar Nasional Indonesia*”¹⁰⁰

Sehingga pengemudi yang membawa penumpang baik yang mengantarkan jarak jauh maupun jarak dekat sesuai dengan kesepakatan bersama baik pengemudi maupun penumpang wajib menggunakan standarisasi helm yang telah di ataur dalam Undang-Undang, sehingga supaya menjamin keamanan dan keselamatan bagi penumpang itu sendiri.

Kemudian dalam pelaksanaannya angkutan umum dengan sepeda motor mempunyai pelaksanaan yang sangat menarik dalam penelitian ini yaitu bahwasanya setiap anggota yang menjadi anggota pengemudi angkutan sepeda motor wajib mempunyai KTA (Kartu Tanda Anggota) yang wajib di miliki oleh setiap anggota.¹⁰¹ Seperti halnya wawancara yang di lakukan oleh bapak Sodiq yang sebagai berikut:

“Penggunaan angkutan dengan ojeg di kecamatan Merjosari harus memiliki KTA Kartu Tanda Anggota sebagi bukti merupakan anggota tersebut, dan setiap anggota yang berada di pangkalan tersebut harus merupakan penduduk asli warga Kecamatan Merjosari.”¹⁰²

Dri hasil wawancara di atas ini, menunjukan bahwasanya setiap orang yang menjadi anggota yang ada di pangkalan angkutan dengan sepeda wajib memiliki kartu sebagai tanda bukti bahwasnya bener-bener anggota pangkalan

¹⁰⁰ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁰¹ Sodiq, Wawancara, (Malang,30 april, 2016),

¹⁰² Sodiq, Wawancara, (Malang, 30 April 2016)

tersebut. Kemudian yang menjadi perbedaan dengan pangkalan angkutan umum dengan sepeda lainnya yaitu setiap anggota yang menjadi pengemudi angkutan dengan sepeda dipangkalan tersebut yaitu adalah wajib warga kecamatan Merjosari, apabila ada yang ingin menjadi anggota pangkalan angkutan dengan sepeda.

Mengenai Faktor-faktor munculnya Kendaraan angkutan umum dengan sepeda motor di angkutan umum dengan sepeda motor di pangkalan ojeg Merjosari awal mulanya merupakan kendaraan pribadi dengan pemakaian tidak dibatasi, kemudian angkutan ini merupakan milik pribadi yang digunakan sebagai alat angkutan umum dengan berdasarkan beberapa faktor- faktor sebagai berikut

- a. Adanya manusia, yang membutuhkan,
- b. Barang, yang dibutuhkan
- c. Kendaraan sepeda motor, sebagai alat angkut
- d. Jalan, sebagai prasana angkutan
- e. Organisasi, yaitu pangkalan.

Dari faktor-faktor diatas, sangat jelas sekali bahwasanya kebutuhan masyarakat adanya kendaraan umum dengan sepeda motor dengan tujuan untuk mengantarkan ke tempat yang dituju, karena pada dasarnya semua faktor yang telah di sebutkan diatas menjadi faktor pendukung keberadaan angkutan umum dengan sepeda motor. Dengan demikian, faktor yang pendukung diatas merupakan bersamaan dengan munculnya angkutan

transportasi dengan sepeda motor karena kendaraan tersebut merupakan milik swasta ataupun perusahaan melainkan kendaraan pribadi yang menimbulkan adanya kendaraan transportasi dengan sepeda motor. Akan tetapi faktor-faktor tentang keberadaan angkutan umum tersebut tidak di temukan dalam Undang-Undang mengenai keberadaan kendaraan umum bermotor.

Sesuai dengan penggunaan sepeda motor dijadikan sebagai sarana angkutan umum di Kota Malang. Angkutan umum dengan sepeda motor merupakan moda transportasi yang sangat diminati sebagian masyarakat khususnya di Malang dengan alasan memakai jasa angkutan umum dengan sepeda yaitu jarak waktu yang cepat, biaya yang murah, dan bisa menjangkau ke tempat-tempat jalan kecil dan mampu menjangkau ke jalan yang tidak bisa dilalui oleh angkutan umum lainnya sehingga lebih efisien ke tempat yang ingin dituju.

2. Penggunaan sepeda motor prespektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maqashid Syariah*.

a. Analisis Penggunaan Sepeda Motor Sebagai Sarana Angkutan Umum di Kota Malang perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Setelah mencermati dari rumusan masalah diatas maka penulis perlu menganalisis uraian permasalahan sesuai dengan menggunakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

mengenai angkutan umum sepeda motor, perlu di ketahui sesungguhnya angkutan dengan sepeda motor merupakan merupakan angkutan yang tidak memiliki izin resmi dari pihak-pihak pemerintah baik dari Dinas Perhubungan maupun dari pihak kepolisian lalu lintas sebagaimana yang dikatakan oleh Dinas perhubungan Kota Malang

“Bahwasanya angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang tidak memiliki izin resmi dari Dinas Perhubungan karena angkutan ini tidak memiliki dasar hukum yang kuat”.¹⁰³

Kemudian dalam dari pihak kepolisian selaku penegak hukum dalam lalu lintas menjelaskan”

“Sesungguhnya angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang illegal karena tidak memiliki payung hukum yang resmi sehingga dalam penggunaannya tidak sesuai dengan prosedur Undang-Undang.¹⁰⁴

Setelah mencermati hasil wawancara dari dua narasumber tersebut bahwasanya angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan umum yang illegal yang tidak memiliki izin resmi dari Dinas Perhubungan dan juga dari pihak aparat kepolisian Lalu Lintas karena tidak memiliki prosedur izin dan juga tidak adanya payung hukum yang menjelaskan tentang keberadaan kegiatan angkutan ojeg tersebut. Maka dari itu, keberadaan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan umum yang tidak memiliki izin resmi dari pemerintah.

¹⁰³ Wawancara, Endie (Malang 28 April, 2016)

¹⁰⁴ Wawancara Endie (Malang 28 april 2016)

Seperti hanya, Undang-Undang dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang mana terdapat dalam pasal 47 ayat 1 yang menjelaskan:

1. Kendaraan bermotor
 - a. Krendaraan bermotor dalam trayek,
 - b. raan tidak bermotor tidak dalam trayek
2. Kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hurup a dikelompokan berdasarkan jenis:
 - a. Sepeda motor
 - b. Mobil penumpang
 - c. Mobil bus
 - d. Mobil barang; dan
 - e. Kendaraan khusus
3. Kendaraan bermotor sebgaimana dimaksud pada ayat (2) hurup b, hurup c, dan hurup d, diekelompokan berdasarkan pungsi:
 - a. Kendaraan bermotor perseorangan.
 - b. Kendaraan bermotor umum

Sesuai dengan peraturan perundang-undangan diatas, sangat jelas bahwasanya angkutan dengan sepeda motor merupakan angkuran kendaraan umum yang tidak dalam trayek, akan tetapi dalam penggunaanyanya, kendaraan umum tersebut merupakan kendaraan umum milik pribadi sendiri dan merupakan dan bukan kendaraan bermotor yang di pergunakan untuk menarik orang atau barang. Sedangkan dalam pengelolaanya halnya dengan angkutan umum lainnya yang biasa kita jumpai setiap saat. Sehingga dalam

teknik mekanismenya tidak disebutkan mengenai aturan-aturan hukum yang menyebutkan kendaraan umum ini.

Kemudian angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan bermotor milik pribadi bukan milik berbadan hukum. Sesuai dengan hasil wawancara oleh karena itu, pihak Dinas Perhubungan selaku bagian dalam memberikan izin bagi transportasi, angkutan dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang tidak memiliki izin secara khusus sebagaimana kendaraan umum lainnya yang mempunyai izin dari Dinas Perhubungan setempat sebagaimana tugas dan fungsi Dinas perhubungan tersebut. Akan tetapi penulis menyesuaikan dengan data lapangan yang ada menjelaskan bahwasanya Dinas Perhubungan adalah merupakan lembaga resmi yang bertugas dalam pelaksanaan mekanisme angkutan umum, yang terdiri dari:¹⁰⁵

- a. Bagian untuk mengurus angkutan umum dalam trayek, seperti halnya angkutan bus, mikrolet dsb.
- b. Bagian untuk mengurus angkutan umum tidak dalam trayek seperti halnya (taxi, travel, bus pariwisata dll).
- c. Angkutan barang seperti (truk, tronton dll).

Sesuai dengan tugas dan fungsi Dinas Perhubungan, yaitu memberikan izin bagi pengguna angkutan umum, maka angkutan dengan sepeda motor merupakan angkutan umum dengan sepeda motor tidak memiliki izin resmi dari lembaga tersebut, karena tidak sesuai dengan fungsi dan tugas Dinas

¹⁰⁵ Wawancara, Heru (Malang, 1 Mei 2016)

Perhubungan itu. Akan tetapi, dalam paparan data dan hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan, maka angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang tidak memiliki izin trayek dan tidak memiliki prosedur sebagaimana angkutan umum lainnya, karena sesuai dengan fungsinya semua angkutan umum yang terdaftar di lembaga remi maka angkutan umum memiliki plat kuning yang diberikan oleh dinas perhubungan.

Oleh karena itu, pelaksanaan yang dilakukan oleh sebagian angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kegiatan yang bersifat ilegal, melihat kegiatannya angkutan ini tidak mempunyai dasar hukum atau payung yang mengatur tentang angkutan umum sepeda motor sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada bagian ketiga tentang Angkutan orang dengan kendaraan Bermotor umum terdapat dalam pasal 140 yang menjelaskan sebagai berikut

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor Umum terdiri dari beberapa kendaraan bermotor:¹⁰⁶

- a. Angkutan orang Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek,dan.
- b. Angkutan orang dengan kendraan bermotor umum tidak dalam trayek.
- c. Angktan umum barang.

¹⁰⁶ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam mekanismenya, bahwasanya angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan umum yang masuk dalam kriteria bersifat kendaraan umum yang tidak dalam trayek seperti halnya mobil parawisata, bus parawisata, travel, sebagai mana di ketahui dari teori di atas dan dari data paparan data lapangan di atas, angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan milik pribadi dan bukan di miliki oleh pihak perusahaan atau pihak swasta yang tidak berbadan hukum.

Maka dari itu, kendaraan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan bermotor yang tidak memiliki trayek tetapi sistem yang digunakan bukan dalam trayek melainkan kendaraan milik pribadi bukan kendaraan milik perusahaan atau pihak swasta lainnya. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang UULLAJ pasal 173 (1) perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang/barang wajib memiliki a).izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek, b).izin penyelenggaraan orang angkutan orang tidak dalam trayek, c).izin penyelenggaraan angkutan barang khususnya alat berat. Sehingga dalam katitanya angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang tidak dalam trayek yang belum memiliki badan hukum karena angkutan ini milik pribadi bukan milik bersama.

Angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor merupakan angkutan umum ilegal, karena secara nyata angkutan ini tidak termasuk

sebagai bagian dari sarana angkutan umum yang diakui keberadaannya oleh Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor merupakan kendaraan alternatif bagi penduduk di daerah pedesaan dan didaerah perkotaan yang belum terjangkau oleh sarana angkutan dikatakan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang, jadi legalitas hanya diberikan kepada mobil bus atau mobil penumpang.¹⁰⁷ Jaminan keamanan dan keselamatan sampai dengan saat ini untuk angkutan umum dengan sepeda motor juga belum ada kepastiannya tentang legalitas dan dasar hukum yang mengatur tentang angkutan umum dengan sepeda. Lain halnya dengan angkutan umum jenis lainnya yang sudah dapat legalitas hukum, sehingga bila mendapat kecelakaan, maka jaminan berupa santunan asuransi kecelakaan dapat segera diterima.

Apabila dilihat dari pengertian dan kegunaan angkutan umum dengan sepeda motor, mengartikan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan yang dibuat menjadi kendaraan umum yang di boncengi penumpang ke tempat yang dituju kemudian membayar upah. Angkutan umum dengan sepeda sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan memboncengkan penyewanya ketempat yang dituju. Dari pengertian diatas, penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor merupakan angkutan umum yang sering digunakan oleh sebgain masyarakat sekitar yaitu dengan sistem menyewa

¹⁰⁷ Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan

Dari uraian di atas, penulis dapat disimpulkan bahwa memang angkutan umum dengan sepeda motor bukan merupakan kendaraan umum resmi di atau kendaraan yang tidak mempunyai badan hukum secara resmi di Indonesia. Karena dalam penggunaannya, sampai saat ini tidak memiliki peraturan resmi dari pemerintah setempat. Selain itu, di Indonesia angkutan umum dengan menggunakan sepeda motor masih tidak terjamin perangkat keamanan dan keselamatannya karena helm yang digunakan jarang memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Belum lagi kondisi motor yang dipakai oleh tukang ojek biasanya dalam keadaan yang memprihatinkan dan sudah tidak begitu layak lagi untuk dipaksa.

**b. Analisis penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum
Perspektif *Maqhasid Syariah***

Dalam tinjauan *Maqhasid Syariah* terhadap penggunaan sepeda motor sebagai salah satu angkutan umum yang di berikan oleh pengemudi terhadap penumpang, bahwsanya kalau ditinjau tujuan *maqhasid syariah* merupakan syariat-syariat yang terkandung di dalam setiap aturannya. Ada beberapa pembagian *maqhasid syariah* terbagi 1). *Hifdz Ad-Din* (Memelihara Agama) 2). *Hifdz An-Nafs* (Memelihara Jiwa) 3). *Hifdz Al'Aql* (Memelihara Akal) 4). *Hifdz An-Nasb* (Memelihara Keturunan) 5). *Hifdz Al-Maal* (Memelihara Harta).

Sering di jelaskan sesungguhnya hukum Islam merupakan suatu kebahagiaan hidup manusia di dunia kelak di akhirat, yaitu dengan mengambil jalan untuk kemanfaatan dan mencegah *mafsadah* kemadharatan yang tidak berguna bagi lingkungan sekitar. Dengan kata lain tujuan hukum Islam merupakan kemaslahatan hidup manusia, baik rohani maupun jasmani, baik individual dan sosial yang harus dipenuhi. Dikaitkan dengan rumusan masalah diatas, maka penulis menyebutkan penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor yang menjadi salah satu sarana angkutan umum yang diberikan oleh pengemudi terhadap penumpang mulai dari menaikkan penumpang sampai menurunkan penumpang ke tempat yang dituju sudah memenuhi kapasitas penggunaan sebagaimana semestinya semisal contoh penggunaan helm terhadap pengguna jasa maupun pengemudi yang membawa penumpang dari jarak jauh maupun jarak dekat.

Dalam penggunaan sepeda motor dengan memberikan pelayanan yang baik bagi pengguna yang akan memakai jasa angkutana dengan sepeda motor mulai dari keselamatan, kenyamanan, maupun berupa materil yaitu dengan membayar upah sudah terpenuhi oleh pengguna jasa angkutan sepeda motor. Dalam keterkaitanya dengan rumusan masalah diatas, maka peran *Maqhasid Syariah* itu sendiri sangat penting, karena dalam pengapliasnya penggunaan sepeda motor sesuai dengan tujuan *Syariah* seperti halnya menjaga jiwa, menjaga harta, menjaga agaman, dan akal.

Kebutuhan terhadap transportasi merupakan kebutuhan *al-hajat al-mu'alliqah bi al-khidmat al-'ammah* dalam kehidupan ini. Ketika teori *maqâshid syari'ah* dijadikan kaca mata untuk memandang proses pengangkutan publik di lokasi penelitian.

Pertama, kecelakaan terhadap manusia dalam artian penumpang yang menggunakan jasa angkutan umum dengan sepeda motor yang mana berada dalam lingkaran ancaman jiwa manusia yang bisa terjadi. Dalam aplikasi yang ada. Tentunya sangat bertolak belakang dengan teori *Maqhasid Syariah* dengan tujuan-tujuan hukum Islam yaitu dengan menjaga jiwa atau juga melestarikan jiwa manusia yaitu penumpang, karena dengan bagaimanapun caranya pelestarian jiwa harus sesuai dengan teori *Maqhasid Syariah*. Kemudian ulama kontemporer berpendapat bahwasanya pelestarian jiwa merupakan menjaga jiwa merupakan masuk ke dalam *maqhasid syariah umum*. Kemudian syariah juga datang untuk menjamin keselamatan nyawa anggota tubuh badan manusia, justru Islam juga mewajibkan setiap individu untuk menjaga masing-masing seperti halnya yang terdapat dalam Qs Al-Furqân 25 yang menjelaskan sebagai berikut:

وَلَا يَفْتُلُونَ النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَلَا يَزُنُونَ

Artinya:

“Di antara sifat hamba-hamba Allah Yang Maha Penyayang yaitu) tidak membunuh jiwa yang diharamkan Allah (membunuhnya), kecuali dengan (alasan) yang benar, dan tidak berzina”. Qs Al-Furqân 25”¹⁰⁸

Kemudian dalam hadist Nabi Muhammad SAW yang menjelaskan tentang pelestarian jiwa atau juga menjaga keselamatan jiwa yaitu terdapat dalam adalah sebagai berikut:

مَنْ تَرَدَّى مِنْ جَبَلٍ فَقَتَلَ نَفْسَهُ فَهُوَ فِي نَارِ جَهَنَّمَ يَتَرَدَّى خَالِدًا مُخَلَّدًا فِيهَا أَبَدًا

Artinya:

Barangsiapa yang menjatuhkan dirinya dari gunung lalu dia membunuh dirinya (mati), maka dia akan berada dalam Neraka Jahannam dalam keadaan melemparkan diri selama-lamanya”. (HR Imam Bukhari)¹⁰⁹

Kedua, menjaga harta contohnya pihak pengemudi menarik kembali upah yang telah disepakaiti bersama, sehingga bayaran upah pengguna jasa sepeda motor tidak sesuai dengan kesepakatan awal, pembayaran upah atau ongkos pengguna jasa tidak sesuai dengan jarak tempuh yang dituju, kemungkinan besar penggunaan dengan sepeda motor memungkinkan adanya pencurian di tengah jalan dengan cara memberhentikan. Dalam, hal ini, sesuai dengan kajian-kajian teori *maqhasid syariah* yaitu melestarikan harta sesuai

¹⁰⁸ QS Al-Furqân, ayat 25

¹⁰⁹ Hadist Riwayat Bukhori

dengan kebutuhan-kebutuhan manusia. Sebagaimana yang tercantum dalam Surat (Qs An-nisa 20) menyebutkan;

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا

تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا, وَمَنْ يَفْعَلْ ذَلِكَ عُذْوَانًا وَظُلْمًا فَسَوْفَ نُصَلِّيهِ نَارًا

وَكَانَ ذَلِكَ عَلَى اللَّهِ يَسِيرًا - ٣٠ - ٢٩

Artinya:

“Hay orang-orang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlalu dengan suka sama-suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu sesungguhnya Allah maha penyayang kepadamu. Dan barang siapa berbuat demikian dengan melanggar hak dan aniaya, maka kami memasukan ke dalam neraka.”¹¹⁰

Ketiga, penggunaan kendaraan umum dengan sepeda motor dapat menimbulkan munculnya syahwat penganmudi yang membawa penumpang khususnya perempuan. Keadaan seperti ini dapat mengurangi rasa aman dan nyaman saat menggunakan jasa tersebut khususnya bagi kaum perempuan sebab dengan keadaan seperti itu, muncul tindak asusila berupa pelecehan seksual. Hal ini tidak sejalan dengan teori *maqhasid syariah* yang

¹¹⁰ QS Al-Nissa, ayat 20

menjadikan harta dan martabat untuk dijaga kelestarian dan keamanannya.

Seperti halnya dalam al-Qur'an (QS. Al Qashash: 50) yang berbunyi

فَإِنْ لَّمْ يَسْتَجِيبُوا لَكَ فَاعْلَمْ أَنَّمَا يَتَّبِعُونَ أَهْوَاءَهُمْ وَمَنْ أَضَلُّ مِمَّنِ اتَّبَعَ هَوَاهُ بِغَيْرِ

هُدًى مِّنَ اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ لَا يَهْدِي الْقَوْمَ الظَّالِمِينَ

Artinya:

Dan siapakah yang paling sesat dari orang yang mengikuti hawa nafsunya dengan tanpa petunjuk dari Allah? Sesungguhnya Allah tidak memberikan petunjuk kepada orang-orang yang zalim¹¹¹.

Sedangkan teori *maqhasid syariah* dengan yaitu menjaga harta merupakan urutan ke 3 (tiga) setelah menjaga jiwa yang mana menjaga kehormatan merupakan bagian terakhir dari *maqhasid syariah*. Harta dan kehormatan manusia berada dalam bahaya jika tidak dijaga dan dilestarikan dengan sebaik-baiknya. Menurut al-Qardawî, tujuan dari syari'ah salah satunya adalah Pelestarian akidah dan harga diri. Memelihara harta pada peringkat *daruriyat*, seperti disyariatkan tata kepemilikan melalui jual beli dan dilarangnya mengambil harta orang lain dengan tidak benar seperti mencuri. Apabila aturan ini di langgar dapat mengancam eksistensi harta. Seperti halnya yang tercantum dalam ayat Al-qur'an (QS An-Nisa' ayat 4-5) yang berbunyi:

¹¹¹ QS. Al Qashash, ayat 50

وَلَا تُؤْتُوا السُّفَهَاءَ أَمْوَالَكُمُ الَّتِي جَعَلَ اللَّهُ لَكُمْ قِيَامًا وَارْزُقُوهُمْ فِيهَا وَاكْسُوهُمْ وَقُولُوا

هُم قَوْلًا مَعْرُوفًا

Artinya:

“Dan janganlah kamu serahkan kepada orang-orang yang belum sempurna akalnya, harta (mereka yang ada dalam kekuasaanmu) yang di jadikan Allah sebagai pokok kehidupan”.¹¹²

Keempat, ketidakadilan mengangkut terhadap penumpang yang dilakukan oleh pengemudi yang mana melebihi kapasitas standar kendaraan tersebut, biaya angkutan, sehingga tidak mempunyai keadilan yang dipenuhi dalam kendaraan tersebut. Menurut Jasser Audah keadilan merupakan hal yang terpenting dalam teori *maqhasid syariah* praktek yang berjalan selama ini, tidak seirama dengan tujuan Islam karena harus terciptanya kesetaraan bagi semua pihak. Sebagaimana ayat al-qur'an dalam Surat Al-Maidah ayat 7 sebagai berikut:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ لِلَّهِ شُهَدَاءَ بِالْقِسْطِ وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَاٰنُ قَوْمٍ عَلَىٰ أَلَّا تَعْدِلُوا

اعْدِلُوا هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ

Artinya:

¹¹² QS. An-Nisa, 4-5

“Hai orang-orang yang beriman, hendaklah kamu jadi orang-orang yang selalu menegakkan (kebenaran) karena Allah, menjadi saksi dengan adil. Dan janganlah sekali-kali kebencianmu terhadap sesuatu kaum, mendorong kamu untuk berlaku tidak adil. Berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat kepada takwa. Dan bertakwalah kepada Allah, sesungguhnya Allah Maha Mengetahui apa yang kamu kerjakan”¹¹³

Kemudian dalam teori pertingkah kebutuhan asasi manusia sesuai dengan psikologi modrn bahwasanya kendaraan bermotor umum dengan sepeda motor bertujuan¹¹⁴ *al-hajat al-amniyyah* kebutuhan terhadap kemanan dan dan kebutuhan asasi manusia yang keempat yaitu kebutuhan penghargaan penghargaan (*esteem needs*, mencakup kebutuhan terhadap penghormatan).

Sangat menarik untuk dibahas secara mendalam mengenai angkutan ini, disamping tidak mempunyai legalitas hukum, alasan mereka tetap menggunakan angkutan umum dengan sepepda motor walaupun ilegal, sebagian dari mereka mengatakan adalah karena kegiatan jarak tempuh dengan cepat sesuai dengan tepat waktu.

¹¹³ QS. Al-Maidah, 53

¹¹⁴ Muhammad Ali Syuhaib *As-Suluk al-Insaniyy fi at-Tandim* (Beirut: Dar al-Fikr al-‘Arabiy , tanpa tahun), hal, 982

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dibahas diatas, pada bagian sebelumnya dalam penelitian ini, maka dapat ditarik tiga kesimpulan, yaitu:

1. Ada beberapa faktor yang melatarbelakangi penggunaan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum adalah faktor ekonomi dan faktor sosial budaya. Pertama adalah faktor ekonomi, merupakan kendaraan yang diminati oleh sebagian masyarakat karena angkutan umum dengan sepeda mempunyai jarak waktu yang cepat, biaya yang murah, dan bisa menjangkau ke tempat-tempat jalan kecil dan mampu mnjangkau ke jalan yang tidak bisa dilalui oleh angkutan umum lainnya sehingga lebih efisien ke tempat yang ingin dituju menjadi. Kedua faktor social budaya, merupakan angkutan umum yang favorit bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi karena sangat flesible dalam kegiatannya, yang bisa dijangkau ketempat yang tidak bisa dilalui oleh kendaraan umum lainnya seperti angkutan umum lainnya.

2. Penggunaan dengan sepeda motor ditinjau dengan perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan *Maqhasid Syariah* sebagai berikut:
- a. Penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor ditinjau dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kendaraan bermotor umum dengan sepeda motor merupakan kendaraan tidak sesuai dengan peraturan pemerintah maupun Undang-Undang. Sehingga, kegiatan kendaraan bermotor umum dengan sepeda tidak mempunyai jaminan khusus keselamatan apabila terjadi kecelakaan dan kerugian terhadap penumpang.
 - b. Sesuai dengan tujuan Islam yaitu menjaga harta *hifz al-mal*, menjaga jiwa *hifz an-nafs*, menjaga agama *hifz al-diin*, menjaga keturunan, *hifz al- aql* menjaga akal merupakan tujuan yang harus dipenuhi oleh setiap manusia *maqhasid syariah* dari segi dhoruriyahnya. Sedangkan, dari segi hajjiyatnya sangat membantu bagi manusia untuk kebutuhan sehari harinya. Dari segi tahsniyatnya merupakan kewemawahan dalam kehidupan. Segala aktifitas atau kegiatan harus sesuai dengan tujuan Islam. Penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor bertentangan dengan teori tersebut karena masih banyaknya kekurangan dalam penggunaan angkutan umum dengan sepeda motor.

B. Rekomendasi

Berdasarkan dua kesimpulan di atas, maka terdapat beberapa rekomendasi yang penulis ajukan, yaitu

1. Pemerintah hendaknya memberikan peraturan mengenai angkutan umum dengan sepeda motor di Peraturan Daerah dengan tujuan supaya mendapatkan perlindungan dan mendapatkan kejelasan terkait angkutan umum dengan sepeda motor.
2. Pemerintah memberikan sosialisasi hukum atau penyuluhan hukum terkait keberadaan angkutan umum dengan sepeda motor sebagai sarana angkutan umum yang diminati sebagian masyarakat.
3. Dinas perhubungan setempat selaku mekanisme dalam kendaraan bermotor umum memberikan fasilitas terhadap pengguna angkutan dengan sepeda motor supaya terjamin keamanan, kenyamanan, dan keselamatan terhadap pengguna jasa angkutan sepeda motor tersebut supaya bisa di akui oleh angkutan umum lainnya.

Daftar Pustaka

Buku-Buku

Al-Qur'an al- Karim

Abdul, Muhammad, Kadir, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Udara*, (Jakarta: Penerbit PT Citra Aditya Bakti, Bandung 2009).

Ahmad ar-Raisuni, *Nazhâriyyat al-Maqâshid „inda al-Imâm ash-Shâtibi*, (Beirut: alMaahad al-Alami li al-Fikr al-Islâmi, 1992)

Al-Ghazâli, *Al-Mustashfâ min „Ilm al-Ushûl*, (Beirut: Dâr al-Fikr, tth 1984)

Ali, Achmad, *Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan Vol.1* (Jakarta: Kencana, 2010)

Ash-Shâtibi, *Al-Muwâfaqât fî Ushûl asy-Syarî“ah*, (Riyadh: Maktabah al-Riyadh alHaditsah, tth),

Asyur, Ibnu, *Maqâshid asy-Syarî“ah al-Islâmiyah waAlaqâtuha bi al- Adillah asy-Syar“îyyah* (KSA: Dâr al-Hijrah li an-Nasyr wa at-Tauzi“, 1998).

Atmasasmita, Romli, *Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum* (Bandung: Mandar Maju, 2001).

Auda, Jasser, *Maqâsid al-Shariah as Philoshopy of Islamic Law a Systems Approach*, (London: International Institut of Islamic Thought, 2007).

Az-Zuhaili, Wahbah, *Ushûl al-Fiqh al-Islâmi*, (Beirut: Dâr al-Fikr, 1986).

Basri Hasnil, *Hukum Pengangkutan*, Kelompok Studi Hukum Fakultas Hukum USU, Medan: Gramedia, 2000.

Data Publikasi Badan Pusat Statistik Kota Malang Tahun 2015

Ery Arifuddin dan Djohari Santoso Ridwan Khairandi Machum Taboni, *Pengantar Hukum Dagang di Indonesia jilid I* Yogyakarta: Gama Media, Yogyakarta, 1999.

- Hadisuprpto, Hartono, 1987, *Pengangkutan Dengan Angkutan Jalan* Yogyakarta: UII Press, 1987.
- Jaya, Asafri, *Konsep Maqâshid Syari'ah Menurut ash-Shâtibi*, (Jakarta: Raja GrafindoPersada, 1996).
- K. Martono, *Hukum Angkutan Udara berdasarkan UU RI Nomor 1 Tahun 2009*, Jakarta: PT Raja Grafindo persada, 2011.
- Kamaludin, Rustian, *Ekonomi Transportasi, karakteristik, teori dan kebijakan* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003).
- Mahmud, Marzuki, Peter, *Asas-asas Transportasi di Indonesia*, Jakarta: Prenada Media, 2005.
- Mahmud, Marzuki, Peter, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2005).
- Martono, *Hukum Angkutan Udara*, Jakarta: PT. Rajawali Press, 2011.
- Purwoujipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang di Indonesia*, jilid II, Jakarta: Djambatan cetakan II, 1989.
- R. Soekardomo, *Hukum Dagang Indonesia*, CV Rajawali, Jakarta: CV Rajawali 1981.
- Raharjo, *Hukum Pengangkutan*, Bandung: Citra Aditya, 2001.
- Salim, Abbas, *Menegemen Transportasi*, Jakarta PT Raja, Grafindo, 2000.
- Shidarta, *Menejmen Tranpotasi*. Jalarta:P .Grasindo, 2016.
- Soekanto Soerjono *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2008.
- Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, Jakarta: Rajawali, 2006.
- Thahir bin Asyur, *Maqashid Al-Syari'ah Al-Islamiah*, (Amman: Dar al-Nafais, 2001).
- Uli, Sinta, *Pengakutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda, Angkutan Darat, Angkutan Laut, dan Angkutan Udara*, Medan: USU Press, 1998.
- Umam Khairul, *Ushûl Fiqih*, (Bandung, Pustaka Setia, 2001).
- Warpani, Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung, ITB, 198.

Yenny Salim, Peter Salim, *Pengangkutan Mltimoda*, Jakarta: Gramedia Aditya 1987.
Zaidan, Karim, Abdul, Zaidan, *al-Madkhal li Dirasati al-Syariah al-Islamiyyah*,
Beirut: Muassasah al-Risalah, 1990M.

Undang-Undang

Pasal 6 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 6 Tahun 2012 tentang Organisasi Dan
Tata Kerja Dinas Daerah
Peraturan Kaporli Kota Malang Nomor 23 Tahun 2010
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hal
78
Peraturan Menteri Perhubungan, Pasal 2 ayat 2
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.pasal 1233, h 323
KUHP, pasal, 1233
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Skripsi

Setiawan Robby, *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia
Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan
Massal Berbasis Jalan (Study Kasus Program Trans Metro
PekanbaruTahun 2012-2013)*, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Riau, 2013, hal. 5

Ulung Prestiwi Mukti, *Upaya PT KAI (Persero) Dalam Pemenuhan Standar
Pelayanan Minimum Terkait Dengan Pelayanan Pengangkutan Orang
(studi di stasiun Blitar)*, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya 2014, hal

Websaid

<http://tesisdisertasi.blogspot.com/2010/10/teori-efektivitas.html>, diakses pada
tanggal 27 Maret 2016.

Lampiran-Lampiran



