TINJAUAN AL-MASLAHAH AL-MURSALAH TERHADAP PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) JO PASAL 283 UNDANG-UNDANG NO.22TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

(Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Surabaya TerhadapPengendara Ojek Online yang Menggunakan Ponsel)

SKRIPSI

Oleh:

Reno Angga Abriantoro

Nim. C03216041

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel

Fakultas Syari'ahdan Hukum

Jurusan Hukum Publik Islam

Program Studi Hukum Pidana Islam

Surabaya

2021

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama	: Reno Angga Abriantoro
NIM	: C03216041
Fakultas/Jurusan/Prodi	: Syariah dan Hukum
Jurusan	: Hukum Publik Islam
Prodi	: Hukum Pidana Islam
Judul Skripsi	:Tinjauan Al-Maslahah AL-Mursalah Terhadap Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Surabaya Terhadap Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan Ponsel)

Menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian dan karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Surabaya, 26 Maret 2021

Saya yang menyatakan

Reno Angga Abriantoro

NIM. C03216041

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi yang ditulis oleh Reno Angga Abriantoro NIM: C03216041 ini telah diperiksa dan disetujui untuk dimunaqasahkan.

Surabaya, 11 Januari 2021

Pembimbing Skripsi,

Dr. Nur Lailatul Musyafa'ah, Lc., M.Ag

NIP. 197904162006042002

PENGESAHAN

Skripsi yang ditulis oleh Reno Angga Abriantoro NIM. C03216041 ini telah dipertahankan di depan sidang Majelis Munaqasah Skripsi Fakultas Syariah dan Hukum UIN Sunan Ampel pada hari Senin 22 Februari 2021 dan dapat diterima sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program sarjana strata satu dalam Ilmu Syariah dan Hukum.

Majelis Munaqasah Skripsi

Penguji I	Penguji II
Dr. Nur Lailatul Musyafa'ah, Lc., M.Ag	Dr. H. Mahir, M.Fil.I
NIP. 197904162006042002	NIP. 197212042007011027
Penguji III	Penguji IV
Ikhsan Fatah Yasin, SHI, MH	Marli Candra LLB (Hons)., MCL
NIP. 198905172015031006	NIP. 198506242019031005

Surabaya, 16 Agustus 2021

Mengesahkan,

Fakultas Syariah dan Hukum

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya

Dekan,

Prof. Dr. H. Masruhan, M.Ag

NIP. 195904041988031003

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN
Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : Reno Angga Abriantoro
NIM : C03216041
Fakultas/Jurusan : Syariah dan Hukum/Hukum Pidana Islam
E-mail address : reno15allen@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :
☐ Skripsi ☐ Tesis ☐ Desertasi ☐ Lain-lain (……)
yang berjudul :

Tinjauan Al-Maslahah Al-Mursalah Terhadap Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Surabaya TerhadapPengendara Ojek Online yang Menggunakan Ponsel)

Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Ekslusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara ***fulltext*** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 12 Juli 2021

Penulis

(Reno Angga Abriantoro)

ABSTRAK

Skripsi dengan judul Tinjauan Al-Maslahah Al-Mursalah Terhadap Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Jalan Ahmad Yani Surabaya Terhadap Pengendara Ojek *Online* yang Menggunakan Ponsel) adalah hasil penelitian lapangan untuk menjawab bagaimana pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 dalam studi kasus di jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel dan bagaimana tinjauan *al-maslahah al-mursalah* dalam studi kasus di jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi lapangan. Selanjutnya dianalisis dengan teknik deskripsi kualitatif dengan menggunakan pendekatan empiris. Adapun data yang diperoleh dari metode pengumpulan data yaitu melalui wawancara dan dokumentasi. Sumber data primernya adalah wawancara terhadap jajaran Satuan Lalu Lintas (satlantas) Polrestabes Surabaya dan pengendara ojek *online* yang melanggar. Adapun datasekundernya yaitu buku-buku hukum, jurnal, serta Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kemudian, teori yang digunakan untuk menganalisis yaitu teori penegakan hukum, teori hukum pidana positif dan teori *al-Maslahah al-Mursalah*.

Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa pelaksanaan Pasal 106 ayat 1 Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 tahun 2009 dalam studi kasus jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel kurang dilakukannya penerapan di lapangan karena beberapa faktor, yaitu minimnya kesadaran keselamatan diri sendiri dan keselamatan pengendara lain, ketidaktahuan hukum atau aturan yang berlaku dan minimnya petugas yang berada di lapangan. Dalam tinjauan *al-maslahah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 tahun 2009 dalam studi kasus jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel belum sesuai yang berlaku di lapangan karena polisi merupakan penegak hukum yang belum bisa menerapkan Pasal tersebut secara maksimal dan konsisten, seharusnya sanksi yang diterapkan untuk pelanggar lalu lintas adalah hukuman *ta'zīr* berbentuk tilang. Jenis dan berat ringannya hukuman ditentukan oleh pihak pemerintah atau hakim yang menimbang dan menjatuhkan hukuman sesuai kemaslahatan umat. Penerapan dan pelaksanaan pasal dan sanksi ini bertujuan untuk memelihara/melindungi jiwa pada tingkat *daruriyat*. Jika sanksi tidak diterapkan maka pengendara ojek *online* akan tetap berkendara dengan menggunakan ponsel sehingga hal ini akan mempersulit Polrestabes Surabaya untuk merealisasikan perlindungan jiwa masyarakat dalam berlalu lintas khususnya di jalan Ahmad Yani Surabaya.

Sejalan dengan kesimpulan di atas, maka pihak yang berkaitan dengan masalah penegakan hukum dalam kasus pelanggaran lalu lintas disarankan; *pertama,* sebaiknya penegak hukum harus menegakan hukum harus berpegang teguh dengan Undang-Undang dan memperbanyak anggota yang bertugas di

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

lapangan agar lebih menertibkan pelanggar lalu lintas lainnya dan tidak terulang lagi pelanggaran-pelanggaran lainnya. *Kedua,* hendaknya para pelanggar meningkatkan kesadaran hukum dan berkendara di jalan dengan sebaik-baiknya demi keselamatan diri sendiri dan pengendara lain.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM i
PERNYATAAN KEASLIAN ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING iii
PENGESAHAN iv
PERSEMBAHAN v
ABSTRAK vi
KATA PENGANTAR viii
DAFTAR ISI x
DAFTAR TRANSLITERASI xii
BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang 1
B. Identifikasi Masalah 6
C. Batasan Masalah 7
D. Rumusan Masalah 7
E. Kajian Pustaka 8
F. Tujuan Penelitian 10
G. Kegunaan Hasil Penelitian 11
H. Definisi Operasional 11
I. Metode Penelitian 12
J. Sistematika Pembahasan 17
BAB II KETENTUAN HUKUM AL-MASLAHAH AL-MURSALAH DAN HUKUM POSITIF TERHADAP TINDAK PELANGGARAN LALU LINTAS 19
A. Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Al-Maslahah Al-Mursalah 19
B. Tindak Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Hukum Positif 26
BAB III HASIL PENELITIAN KASUS TERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN PONSEL DI JALAN AHMAD YANI SURABAYA 34
A. Gambaran Umum Kota Surabaya 34
B. Sejarah Singkat Lalu Lintas Surabaya 37
C. Deskripsi Tentang Ojek Online 38
D. Faktor-faktor Penyebab Ojek Online Melanggar Lalu Lintas Saat Berkendara Dengan Menggunakan Ponsel 39

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

E. Penerapan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Ojek Online yang Menggunakan Ponsel 44

BAB IV ANALISIS AL-MASLAHAH AL-MURSALAH TERHADAP PELAKSANAANPASAL 106 AYAT (1) Jo PASAL 283 UNDANG-UNDANG No.22 TAHUN 2009 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM STUDI KASUS JALAN AHMAD YANI SURABAYATERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN PONSEL 47

A. Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan 47

B. Maslahah Mursalah Terhadap Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Kasus Pengendara Ojek Online Menggunakan Ponsel di Jalan Ahmad Yani Surabaya 55

BAB V PENUTUP..... 62

A. Kesimpulan..... 62

B. Saran 63

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia adalah negara hukum. Hukum merupakan pondasi dalam hal penegakan keadilan di negeri ini karena Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 menyebutkan didalam pasal 1 ayat (3) " Negara Indonesia adalah Negara Hukum".[1] Maka dari itu setiap masyarakat Negara Indonesia wajib mentaati dan menjunjung tinggi adanya hukum di Negara Republik Indonesia. Masyarakat Indonesia pun berhak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari Negara dan diperlakukan sama dimata hukum tanpa pengecualian, yang telah disebutkan di Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945 pasal 27 ayat (1) yaitu "segala warga Negara bersamaan kedudukannya di dalam hukum dan pemerintahan dan wajib menjunjung hukum dan pemerintahan itu dengan tidak ada kecualinya".[2] Dengan ini, semua warga Negara Indonesia wajib menjunjung tinggi keadilan dan hukum yang berlaku dan apabila melanggar hukum akan diperlakukan sama semua baik Presiden maupun rakyat.

Polisi dalam suatu negara memegang peranan penting bagi penegakan hukum, karena polisi merupakan sebuah institusi penegak hukum yang langsung terjun dan berada dalam lingkungan masyarakat, sehingga akan bersinggungan langsung dengan berbagai macam kultur masyarakat. Untuk

[1]Tim Penyusun Grasindo, *UUD 1945 dan Amandemennya* (Jakarta:Grasindo, 2007), 55.
[2]Ibid, 80.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melaksanakan tugas membentuk masyarakat yang tertib dalam suatu Kamtibnas yang kondunsif bukan satu tugas yang ringan, Polri harus berhadapan dengan individu yang pada dasarnya ingin serba bebas, tetapi terikat pada keharusan untuk patuh dan taat dengan penuh kesadaran pada aturan yang berlaku. Disini polisi memang harus bertindak tegas, yang lalu membuka peluang untuk melakukan tindakan keras. Namun sebagai Pelindung, Pengayom, dan Pelayanan masyarakat, Polisi harus simpatik.[1]

Polisi dalam hal ini Polisi lalu lintas atau disingkat Polantas harus senantiasa aktif dalam upaya mengawasi dan mengatur jalannya lalu lintas dijalan raya. Banyaknya angka kecelakaan yang terjadi dijalan raya tak ayal membuat polisi lalu lintas harus kerja ekstra keras dalam hal pengaturan lalu lintas di jalan raya. Dalam menjalankan tugasnya polisi lalu lintas dituntut untuk harus berperan aktif dalam kaitannya menciptakan lalu lintas yang aman dan nyaman bagi para pengguna kendaraan bermotor. Termasuk diantaranya adalah melakukan beberapa patroli dan oprasi lalu lintas atau kendaraan sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[2]Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang penting dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945.[3]Lalu lintas merupakan proses yang terjadi di

---

[1]Kurniawan Agung Cahyadi (00400033), *Kinerja Polri dalam menindaklanjuti laporan Masyarakat Tentang Tindak Pidana Perjudian (studi Polres Batu)* (Malang:Skripsi 2005), 1.
[2] Kunarto, *Merenungi Kritik Terhadap Polri* (Jakarta:PT. Cipta Manunggal, 1996), 128.
[3] Abubakkar Iskandar, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Jakarta:Dapertemen Perhubungan Indonesia, 1996), 11.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

jalan raya. Adanya jalan raya merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia dan sarana untuk memenuhi kebutuhan dasar lainnya. Berbagai aktifitas lalu lintas yang terjadi di jalan raya tak terlepas dari peran dan kewajiban yang diemban oleh penagak hukum dalam hal ini Polisi untuk menegakkan keadilan. Hal ini sesuai dengan Pasal 14 ayat (1) b Undang-Undang Nomor 22 tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia yang berbunyi "menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan".[4]

Didalam melaksanakan tugas di lapangan, tentunya polisi lalu lintas menghadapi berbagai kendala-kendala dalam melaksanakan fungsi sebagai pengatur lalu lintas.Seiring berjalannya waktu, adanya penggunaan *handphone* atau ponsel pada saat berkendara di jalan raya menjadi salah satu bentuk faktor kecelakaan lalu lintas.Termasuk ojek online yang menggunakan fasilitas GPS *(Global Positioning System)* pada *handphone* sebagai penunjuk jalan dan digunakan sebagai media untuk berhubungan dengan *customer*. Hal ini menjadi faktor adanya pelanggaran dalam berkendara dan dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengendara itu sendiri maupun pengendara lain karena sangat mengganggu konsentrasi saat berkendara.

Telepon genggam atau yang dikenal sebagai *handphone* (HP) merupakan alat komunilasi jaman modern yang sangat praktis karena dapat dibawa kemana-mana.Tetapi terkadang alat ini sering disalah gunakan pada

[4] Pasal 14 ayat (1)b tentang Kepolisian Republik Indonesia, bab III Tugas dan Wewenang (Jakarta, 8 Januari 2002).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tempat dan waktu yaitu pada saat berkendara di jalan raya, sehingga menjadikan penyebab terjadinya kecelakaan.Pengguna *Handphone* saat berkendara sangat berbahaya karena mengganggu konsentrasi sehingga pengendara menjadi kurang atau tidak fokus dengan kendaraan yang dikemudinya.Seperti yang kita ketehui saaat ini perkembangan teknologi dan informasi semakin cepat dan seluruhnya dapat diakses melalui ponsel.Salah satunya adalah jasa ojek *online* yang dapat dipanggil secara *online* melalui fitur aplikasi atau biasa disebut ojek *online*.

Saat ini transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi dianggap sangat penting dan menjadi kebutuhan pokok setiap manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari diluar rumah. Tidaklah susah dalam melakukan segala aktivitas yang berkaitan dengan sarana transportasi apalagi munculnya transportasi berbasis *online* sehingga memunculkan aktivitas penggunaan ponsel atau alat telekomunikasi yang digunakan oleh pengendara dan memudahkan penggunanya dapat mengakses dengan cepat tanpa mengalami kendala.

Perjanjian dalam ojek *online* tertera atau muncul dalam ponsel penumpang dan pengemudi sebagai transaksi perjalanan yang telah di sepakati keduanya.Transaksi elektronik dalam perjalanan ojek *online* merupakan perjanjian yang saling melekat kepada kedua bela pihak dalam suatu pengangkutan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pengendara ojek *online* beranggapan tidak ada masalah dalam hal melakukan kegiatan berkendara sambil mengoprasikan ponsel atau *handphone*. Sesungguhnya hal tersebut sangatlah berbahaya bagi keselamatan diri sendiri bahkan pengendara lainnya karena mengganggu konsentrasi pengendara tersebut. Dalam Hukum Positif sudah di jelaskan dalam Pasal 106 ayat (1) UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi"Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi".

Hal tersebut juga termasuk ke dalam perbuatan dzalim, karena dimana Islam sangat menjaga keselamatan jiwatersebut bertolak belakang dengan tujuan utama yang harus dipelihara oleh Islam. Abu Ishaq al Shatibi merumuskan lima tujuan hukum Islam, yakni memelihara (1) agama, (2) jiwa, (3) akal, (4) keturunan, dan (5) harta, yang (kemudian) disepakati oleh ilmuwan hukum Islam lainnya.[5]

Perbuatan melanggar peraturan yang dapat mengakibatkan keselamatan jiwa seseorang terancam sangatlah bertolak belakang dengan tujuan hukum Islam yang kedua. Dalam Al-Quran suarat Al-Nissa ayat 59 Allah juga memperintahkan kepada kita untuk mentaati pemimpin (uli al-amr):

يَأَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوْا أَطِيعُوْا اللهَ وَأَطِيعُوْا الرَّسُولَ وَأُوْلِى الْأَمْرِ مِنكُمْ

[5]Mohammad Daud Ali, *Hukum Islam* (Depok:Rajawali Pers, 2017), 61.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

> "Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu"

Taat kepada pemimpin artinya, bahwa kita diperintahkan untuk mentaati seluruh kebijakan dan peraturan yang telah dibuat oleh pemimpin, dalam hal ini pemerintah, selama peraturan tersebut tidak didasari oleh kemaksiatan kepada Alah.[6]Dalam kajian *maslahah*, apa yang dilakukan oleh Polrestabes Surabaya dengan melarang ojek *online* yang menggunakan ponsel adalah untuk kemaslahatan. *Maslahah* adalah setiap perkara yang memberikan kemanfaatan dan menghapus kemadharatan. Kemaslahatan itu sendiri terbagi menjadi tiga tingkatan, yaitu: *daruriyah, hajjiyah dan tahsiniyah.*[7]

Penelitian ini penting untuk dilakukan agar dapat mengetahui Pengendara ojek *online* di jalan Ahmad Yani Surabaya yang berkendara sambil mengoprasikan ponsel yang bertolak belakang dengan Pasal 106 ayat (1) Jo.Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang akan dianalisis melalui konsep hukum positif dan konsep al-maslahah al-mursalah.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan diatas, maka penulis memperoleh identifikasi masalah sebagai berikut:

---

[6]M. Lathoif Ghozali, et al. *Fiqih Lalu Lintas* (Surabaya:UIN Sunan Ampel Press,2019), 4.
[7]Abdul Mun'im Saleh, *Hubungan Kerja al-Fiqh dan al-Qawa'id al-Fiqihiyah Sebagai Metode Hukum Islam* (Yogyakarta:Nadi Pustaka, tt), 55.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

1. Tidak adanya penegakan hukum yang tegas sampai saat ini dalam pelaksanaanPasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Kurangnya kesadaran pengendara ojek *online* di Surabayaakan pentingnya keselamatan diri sendiri dan orang lain saat berkendara.
3. Analisis *Al-Maslahah Al-Mursalah* terhadap pelanggaran pengendara ojek *online*yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya.

C. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka penulis membatasi masalah sebagai berikut:

1. Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 dalam studi kasus Polrestabes Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.
2. Tinjauan Al-Muaslahah Al-Mursalah terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 dalam studi kasus di Jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.

D. Rumusan Masalah

Berangkat dari latar belakang masalah diatas, maka dapat ditarik beberapa pertanyaan-pertanyaan sebagai rumusan masalah antara lain:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

1. Bagaimana pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 dalam studi kasus Polrestabes Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel ?
2. Bagaimana tinjauan *al-maslahah al-mursalah* dalam studi kasus di jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel ?

E. Kajian Pustaka

Setelah peneliti membaca dan mencari beberapa literatur, peneliti menemukan beberapa literature yang berkaitan dengan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, jika ditinjau dan dianalisis dari perspektif *al-maslahah al-mursalah* peneliti belum pernah menemukan sebelumnya.Hanya ada beberapa skripsi dan jurnal yang pembahasannya mendekati dengan penelitian iniyang dilakukan melalui penelusuran yang diambil melalui internet, hanya ada 3 skripsi dan jurnal yang memiliki sedikit persamaan, antara lain yaitu sebagai berikut:

1. Skripsi yang ditulis oleh Aprilina Lutfiani, Mahasiswi Universitas Muhammadiyah Malang, tahun 2019dengan judul "Analisis Pelaksanaan Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pengendara Motor yang Menggunakan GPS Saat Berkendara (Studi Kasus Para Pengendara Motor Go-jek dan Grab-bike di Wilayah Hukum Polresta Malang) ". Skripsi ini membahas tentang implikasi berlakunya Pasal 106 ayat 1 Jo.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 dan permasalahan pelaksanaan Undang-Undang tersebut terkait dengan pengguna *handphone* oleh ojek *online* di jalan raya.

Bedanya skripsi ini dengan penelitian yang akan peneliti bahas yaitu, penelitian ini membahas tentang implementasi dalam Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pengendara ojek *online* yang dengan sengaja menggunakan ponsel saat berkendara ditinjau dari Hukum Pidana Islam, sedangkan skripsi ini membahas tentang berlakunya Pasal 106 ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalandan permasalahan pelaksanaannya yang berkaitan dengan penggunaan ponsel atau *handphone* oleh ojek *online* di jalan raya.

2. Skripsi yang ditulis oleh Adji Bagas Putra Koneri, Mahasiswa Universitas Sriwijaya, dengan judul "Penegakan Hukum Pidana Pelanggaran Pasal 106 Jo. Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Palembang". Skripsi ini membahas bagaimana penegakan hukum Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi dalam penegakan hukum Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikota Palembang.

   Bedanya skripsi ini dengan penelitian yang akan peneliti bahas yaitu, penelitian ini membahastentang penerapan dalam Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No 22 Tahun 2009tentang Lalu Lintas dan Angkutan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Jalan padapengendara ojek *online* yang dengan sengaja menggunakan ponsel saat berkendara ditinjau dari Hukum Pidana Islam, sedangkan skripsi ini membahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penegakan hukum Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Palembang.

3. Skripsi yang ditulis oleh Dovi Apriya Sulivan, Mahasiswi Universitas Muhammadiyah Malang, dengan judul "Pelaksanaan Pasal 106 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai Konsentrasi Saat Berkendara terhadap Pengemudi Sepeda Motor yang Menggunakan *Handphone* (hp)". Skripsi ini membahas tentang kendala yang dihadapi polisi lalu lintas terhadap pengemudi sepedah motor yang menggunakan *handphone* (HP).

   Bedanya skripsi ini dengan penelitian yang akan peneliti bahas yaitu, penelitian ini membahas tentang penerapan dalam Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pengendara ojek *online* yang dengan sengaja menggunakan ponsel saat berkendara ditinjau dari Hukum Pidana Islam, sedangkan skripsi ini membahas tentang kendala polisi serta solusinya dalam menindaklanjuti pengemudi sepeda motor yang menggunakan *handphone* (HP).

F. Tujuan Penelitian

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan rumusan masalah yang ada diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 dalam studi kasus di jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.
2. Untuk mengetahui tinjauan *al-maslahah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 dalam studi kasus di jalan Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.

G. KegunaanHasil Penelitian

Berdasarkan tujuan yang hendak dicapai, maka peneliti berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi semua orang.Penelitian ini dapat bermanfaat secara teoritis dan praktis sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

   Dapat menambah wawasan tentang Undang-Undang dan Peraturan yang berlaku di Indonesia, khususnya pelaksanaan pada Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Kegunaan Praktis

   Diharapkan berguana bagi pembaca dan bagi pengendara dapat berkendara dengan semestinya atau sewajarnya dan tetap memperhatikan peraturan atau Undang-Undang yang berlaku di Indonesia demi keselamatan diri sendiri dan pengendara lainnya.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

H. Definisi Operasional

Agar mempermudah pemahaman terhadap istilah-istilah yang ada didalam penelitian ini, dan menghindari adanya kesalahpahaman, maka dijelaskan arti dari beberapa istilah berikut ini:

1. Al-maslahah al-mursalah

   Al-maslahah al-mursalah yaitu sesuatu yang dipandang baik menurut akal sehat akan menimbulkan kebaikan juga dan akan menghindari kerusakan atau keburukan bagi umat manusia serta sejalan dengan tujuan syara' dalam menetapkan hukum, dalam kasus ini tergolong dalam tingkatan maslahah daruriyat.

2. Hukum Positif

   Hukum Positif adalah hukum yang berlaku di Indonesia yang dibuat oleh manusia yang bersifat mengikat dan memaksa tujuannya adalah untuk membatasi gerak manusia agar tidak melakukan perbuatan kriminal. Dalam penelitian ini menggunakan Hukum Positif berupa Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009.

3. Ojek *Online*

   Ojek *online* adalah sarana transportasi darat yang menggunakan kenderaan roda dua maupun roda empat dengan berplat hitam, untuk mengangkut penumpang, barang dan makanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya. Tarifnya sudah ditentukan oleh pihak perusahaan sesuai jarak jauh dekat yang dituju. Memesannya menggunakan teknologi internet

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dengan memanfaatkan aplikasi di ponsel atau *handphone* pengendara ojek masing-masing. Sehingga ojek *online* wajib mengoprasikan ponsel dimanapun, dipangkalan atau pun saat dijalan raya untuk mendapatkan penumpang, penggunaan GPS yang difasilitasi perusahaan dan untuk mengetahui titik jemput-titik antar.

I. Metode Penelitian

Yang dimaksud dengan metode penelitian adalah strategi umum yang dimuat dalam pengumpulan data yang digunakan untuk menjawab persoalan yang dihadapi.

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah studi lapangan (*field research*) yaitu mencari data langsung ke lapangan dengan melihat dari dekat objek yang diteliti.[8]

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah metode penelitian berdasarkan filsafat *postpositivisme*. Filsafat ini sering disebut paradigma interpretif dan konstruktif, yang memandang realitas sosial sebagai sesuatu yang holostik/utuh, kompleks, dinamis, penuh makna, dan hubungan gejala bersifat interaktif.Pendekatan kualitatif disebut juga dengan pendekatan penelitian naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada objek yang alamiah yaitu objek yang berkembang apa adanya, tidak

[8]Abidin al-Dan Nata, *Metodologi Studi Islam* (Jakarta:Rajawali Press, 2000), 212.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dimanipulasi oleh peneliti, dan kehadiran peneliti tidak mempengaruhi dinamika tersebut. Penelitian ini bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa , pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.[9]

Selama proses penelitian berlangsung diarapkan peneliti memperoleh data dari orang-orang atau pelaku yang diamati baik tertulis atau lisan. Hal ini berguna untuk mengungkapkan informasi tentang fokus penelitian, pengambilan data dengan menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi tentang pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan studi kasus di jala Ahmad Yani Surabaya terhadap pengendara ojek online yang menggunakan ponsel.

2. Data yang dikumpulkan

Berdasarkan jenis penelitian yang telah dipaparkan di atas, maka data yang dikumpulkan yaitu data primer dan data sekunder tentang Polrestabes Surabaya terhadap pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel menurut Hukum Positif dan teori *al-Maslahah al-Mursalah*. Data primer pada penelitian ini adalah hasil dari wawancara dengan pihak yang bersangkutan dengan Polrestabes Surabaya dan pengendara ojek *online*. Sedangkan data sekunder dalam penelitian ini adalah buku-buku, jurnal, skripsi terdahulu yang berkaitan dengan implementasi Pasal 106 ayat 1

[9]Lexy J. Moleong, *metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung:PT Remaja Rosdakarya, 2013), 6.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Jo.Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya Undanng-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULJA). Sumber data primer dan sekunder tersebutlah yang nantinya akan dianalisa menurut perspektif Hukum Positif dan teori *al-Maslahah al-Mursalah*.

3. Data dan Sumber Data

   a. Data

   Data dalam peneitian kualitatif disajikan dalam bentuk kata-kata atau gambar, bukan bentuk angka.[10] Data dalam penelitian ini terbagi menjadi duabagian, yaitu:

   1) Data umum (sekunder)

   Data umum pada penelitian ini memaparkan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Ahmad Yani Surabaya.

   2) Data khusus (primer)

   Data khusus dalam penelitian ini akan mendeskripsikan secara mendalam terkait dengan pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo 283 Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di jalan Ahmad Yani Surabaya. Data khusus berikut ini diutamakan pada 2 (dua) topik besar. Pertama, latar belakang pelaksanaan Pasal 106

[10]Sutrisno Hadi, *Metodologi Research* (Yogyakarta:Gajahmada, 1980), 3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 tentang LLAJ terhadap ojek *online* yang menggunakan ponsel. Kedua, tingkatan/golongan maslahah bagi ojek online yang menggunakan ponsel saat berkendara.

b. Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data yang didapatkan dalam penelitian ini adalah:

a. Sumber Data Primer

Sumber data primer merupakan sumber data yang didapat secara langsung dari sumber pihak pertama. Pada penelitian ini, sumber data primer didapatkan dari hasil wawancara terhadap para pihak yang mengetahui atau bahkan terlibat yaitu Polrestabes Surabaya dengan Bpk.Brigadir Polisi Kepala (BRIBKA) Arie Prihartanto dan Bpk.Brigadir Yudha selaku anggota Satlantas Polrestabes Surabaya. Dari pihak ojek *onlne* dengan Bpk. Ali Rochmad selaku *driver*/pengendara ojek *online* dan Bpk. Irvan.D.S selaku *driver*/pengendara ojek *online* saat melanggar menggunakan ponsel saat berkendara.

b. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data yang didapatkan secara tidak langsung melalui media perantara berupa catatan, buku-buku, jurnal, skripsi, tesis, desertasi, kamus hukum dan lain-lain. Dalam penelitian ini, sumber data sekunder

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

didapatkan dari buku-buku, skripsi, jurnal, serta Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULJA).

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini yaitu antara lain:

a. Interview (wawancara)

Metode *interview* wawancara ini adalah metode yang dilakukan dengan cara bertanya langsung kepada pihak ojek *online* di Surabaya yang melakukan pelanggaran, yaitu Ali Rochmad dan Irvan.D.S serta kepada pihak Polrestabes Surabaya sebagai pihak yang berwenang yaitu, Bpk. Brigadir Polisi Kepala (BRIBKA) Arie Prihartanto dan Bpk. Brigadir Yudha untuk menangani kasus pelanggaran tersebut dengan menggunakan beberapa pertanyaan yang telah disiapkan terlebih dahulu oleh peneliti. Tujuannya adalah untuk mendapatkan informasi secara langsung dari hasil wawancara tersebut.

b. Observasi(pengamatan)

Metode observasi atau pengamatan adalah peninjauan dengan cermat secara langsung proses pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.Observasi sebagai alat pengumpul data dapat dilakukan secara spontan dapat pula dengan daftar isian yang telah disiapkan sebelumnya.[11] Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan alat pengumpul data dengan daftar isian yang telah disiapkan

[11]P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek* (Jakarta:PT. Rineka Cipta, 2004), 63.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sebelumnya mengenai pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya.

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah pengumpulan, pengolahan, penyimpanan informasi dan pengumpulan bukti dan keterangan (seperti gambar, video, kutipan, guntingan koran, dan bahan referensi lain). Dilakukan pada saat melakukan wawancara dengan pihak kepolisian Polrestabes Surabaya.

5. Teknik Pengolahan Data

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan teknik pengolahan data sebagai berikut:

a. *Editing,*atau pemeriksaan data adalah teknik pengolahan data yang dilakukan dengan cara pengecekan atau pemeriksaan kembali data-data yang telah dikumpulkan. Data-data tersebut adalah data yang berkaitan dengan Polrestabes Surabaya yang akan dianalisis menurut tinjauan pelaksanaan *al-maslahah al-mursalah* dan Hukum Positif.

b. *Organizing,* atau pengelolaan adalah teknik mengatur dan menyusun data yang diperoleh dari penelitian. Data tersebut akan disusun dan diolah sehingga dapat menghasilkan bahan untuk menyusun penelitian ini dengan baik.

c. *Analyzing,* adalah teknik menganalisa yang merupakan tahapan terakhir dengan cara menganalisa lebih lanjut guna untuk menjawab berbagai permasalahan dalam rumusan masalah dan memperoleh kesimpulan dari rumusan masalah yang ada. Dalam teknik ini,

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

peneliti akan menganalisis kasus pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya menurut *al-maslahah al-mursalah* dan Hukum Positif.

6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah teknik mencari dan menata secara sistematis setelah mengumpulkan data yang diperoleh dari *interview* (wawancara), observasi (pengamatan), dan dokumentasi yang kemudian akan penulis sajikan dalam bentuk deskriptif yang dapat dipahami oleh pembaca. Penyajiannya dalam bentuk pemaparan dari data-data yang telah diperoleh sesuai dengan permasalahan dalam penelitian ini tentang kasus Pengendara ojek *online* di jalan Ahmad Yani Surabaya menurut tinjauan *al-maslahah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo. Pasal 283 UU No,22 Tahun 2009. Setelah dipaparkan secara deskriptif, peneliti akan melakukan analisa berdasarkan dengan pendekatan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalandan Hukum Pidana Islam yang nantinya ditarik kesimpulan guna untuk menjawab segala permasalahan yang ada dalam rumusan masalah.

J. Sistematika Pembahasan

Skripsi ini dibagi menjadi beberapa bab, tiap bab terdiri dari beberapa sub bab. Pembagian dalam sistematika penulisan pada skripsi ini adalah bertujuan agar dapat memudahkan peneliti, sistematika penulisan tersebut antara lain sebagai berikut:

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Bab pertama berisi tentangpendahuluan yang terdiri dari beberapa sub bab diantaranya yaitu: latar belakang masalah, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusanmasalah, kajian pustaka, tujuan penelitian, kegunaan hasil penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab kedua berisi tentang landasan teori *al-Maslahah al-Mursalah* dalam hukum pidana positif yang meliputi pengertian, dasar hukum, macam-macam, unsur-unsur dan sanksi hukumannya.

Bab ketiga berisi tentang hasil penelitian lapangan tentang tinjauan *al-maslahah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 yang didapat melalui hasil wawancara dari Polrestabes Surabaya dan pelaku driver ojek *online*.

Bab keempat berisi tentang analisis *al-maslahah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat 1 Jo. Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab kelima merupakan bab penutup yang berisi tentang kesimpulan dari penelitian ini dan saran.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB II

KONSEP AL-MASLAHAH AL-MURSALAH DAN HUKUM POSITIF TERHADAP TINDAK PELANGGARAN LALU LINTAS

A. Kosep Al-Maslahah Al-Mursalah

1. Definisi *Al-Maslahah Al-Mursalah*

Secara etimologis, kata *al-maslahah al-mursala*i berasal dari kata *salahayaslhu salahan* (bahasa Arab) artinya, sesuatu yang baik, patut dan bermanfaat. Kata *salaha* digunakan untuk menunjukan jika sesuatu atau seseorang menjadi lebih baik, tidak korupsi, benar, adil, jujur, saleh, atau secara alternatif untuk menunjukan keadaan mengandung kebijakan-kebijakan tersebut.[1]Dalam pengertian rasional, *al-maslahah* berarti sebab, cara, atau suatu tujuan yang baik. Sesuatu permasalahan atau bagian dari suatu urusan yang menghasilkan kebaikan atau sesuatu untuk kebaikan. Sedangkan kata *al-mursalah* artinya terlepas bebas, tidak terikat dengan dalil agama (Al-quran dan al-hadits) yeng membolehkan atau melarangnya.[2]

Secara terminologis, menurut ulama' usul *al-fiqh*. *Al-maslahah al-mursalah* memiliki beberapa definisi, yaitu:

a. Menurut Abd al-Wahhab al-Khalaf, *al-maslahah al-mursalah* dimana *shara*' tidak mensyari'atkan hukum untuk mewujudkan *al-maslahah* juga tidak terdapat dalil yang menunjukan atas pengakuannya atau pembatalannya.

[1]Amin Farih, *Kemaslahatan dan Pembaharuan Hukum* (Semarang:Walisongo Press, 2008), 15.
[2]Ibid, 15.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Menurut Muhammad Abu Zahra, *al-maslahah al-mursalah* atau *istislah* adalah segala kemaslahatan yang sejalan dengan tujuan-tujuan *shara'* (dalam mensyari'atkan hukum Islam) dan kepadanya tidak ada dalil khusus yang menu jukan tentang diakuinya atau tidak.

c. Menurut Muhammad Yusuf Musa, *al-maslahah al-mursalah* merupakan segala kemaslahatan yang tidak diatur oleh ketentuan *shara'* dengan mengakuinya atau menolaknya, akan tetapi mengakuinya dengan menarik manfaat dan menolak kerusakan.

d. Menurut Jalal al-Din Abd al-Rahman, *al-maslahah al-mursalah* adalah sesuatu yang sunyi dari semacam dalil, tetapi dalam suatu waktu, hal tersebut sesuai dengan ibarat-ibarat *shara'* secara keseluruhan baik tujuan-tujuan atau hukumnya.[3]

Dari beberapa definisi diatas, meskipun pendapatnya berbeda tetapi secara substansi yang dimaksud dengan *al-maslahah al-mursalah* hakikatnya memiliki satu kesamaan mendasar yaitu menetapkan hukum dalam hal-hal yang sama sekali tidak disebutkan dalam al-Quran maupun al-Hadits, dengan pertimbangan untuk kemaslahatan atau kepentingan hidup manusia yang bersendikan pada asas menarik manfaat dan menghindari kerusakan.

Syari'at sangat memperhatikan prinsip kemaslahatan walaupun prinsip ini tidak dijelaskan secara rinci dan jelas, atau tidak terdapat legalitasnya dalam *nass*, baik terhadap keberlakuannya maupun tidak

[3]Ibid, 16.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berlakunya. Sehingga para pakar hukum Islam telah sepakat bahwa tujuan ditetapkan hukum Islam tidak lain untuk merealisasikan kemaslahatan manusia.

Menolak *al-maslahah* berati membekukan syari'at, karena berbagai *maslahah* yang terus tumbuh tidaklah mudah didasarkan kepada sesuatu dalil tertentu. Walaupun begitu, dengan berpegang kepada *maslahah* belum tentu ditetapkannya *syariah* demi kemaslahatan. Peranan maslahah dalam perkembangan penetapan dan pelaksanaan hukum Islam memang sangat besar. Hal ini dikarenakan perubahan zaman, waktu dan ruang lingkup serta beragamnya permasalahan baru yang belum ada hukumnya. Maka dari itu dalam menetapkan hukum Islam menyesuaikan dengan situasi maupun kondisi.

2. Ruang Lingkup *Al-Maslahah Al-Mursalah*

Ruang lingkup *al-maslahah al-mursalah* selain yang berdasarkan pada hukum *shara'* secara umum, juga harus memperhatikan adat dan hubungan antara satu manusia dengan manusia lainnya. Dengan demikian, ibadah bukanlah merupakan bagian dari lapangan *al-maslahah al-mursalah.* Segi peribadatan yang dimaksud adalah segala sesuatu yang tidak memberi kesempatan kepada akal untuk mencari kemaslahatan dari setiap hukum yang terdapat didalamnya.

Al-maslahah al-mursalah sebagai metode hukum yang mempertimbangkan adanya kemanfaatan yang mempunyai akses secara umum dan kepentingan tidak terbatas atau tidak terikat. Dengan kata lain

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

maslahah mursalah merupakan kepentingan yang diputuskan bebas, namun tetap terikat pada konsep syari'at yang mendasar karena syari'at sendiri ditunjuk untuk memberikan kemanfaatan kepada masyarakat secara umum dan berfungsi untuk memberikan kemanfaatan dan mencegah kemadaratan (kerusakan). Mengenai ruang lingkup berlakunya maslahah mursalah dibagi atas tiga bagian, yaitu:[4]

a. *Al-Maslahah Al-Daruriyat,* (kepentingan-kepentingan yang esensial dalam kehidupan) seperti agama, memelihara jiwa, akal, keturunan, dan harta.
b. *Al-Maslahah Al-Hajjiyat,* (kepentingan-kepentingan esensial dibawah derajatnya *al-maslahah al-daruriyat*), namun diperlukan dalam kehidupan manusia agar tidak mengalami kesukaran dan kesempitan yang tidak terpenuhi akan mengakibatkan kerusakan dalam kehidupan, hanya saja akan mengakibatkan kesempitan dan kesukaran baginya.
c. *Al-Maslahah Al-Tahsiniyat,* (kepentingan-kepentingan pelengkap) yang jika tidak terpenuhi maka tidak akan mengakibatkan kesempitan dalam kehidupannya, sebab ia tidak begitu membutuhannya, hanya sebagai pelengkap atau hiasan hidupnya.

Pada dasarnya *al-maslahah* dan *maqasid al-syari'ah* tidak bisa lepas satu dengan yang lain, walaupun ada sebagian ulama yang memisahkan antara *al-maslahah* dengan *maqasid al-syari'ah* ketika dalam memfatwakan hukum. Maka hubungan antara *maqasid al-syari'ah* dengan

[4]Asmawi, *perbandingan Ushul Fiqih* (Jakarta:Amzah, 2013), 129.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

al-maslahah merupakan hubungan simbiosi. Permasalahan-prmasalahan hukum yang tidak ditemukan secara jelas dimensi kemaslahatannya, dapat dianalisis melalui *maqasid al-syari'ah* yang dilihat dari syari'ah dan tujuan umum dari agama Islam. Dalam menetapkan hukum mewujudkan kemaslahatan umat manusia harus sejalan dengan maksud dan tujuan hukum *shara'.* Dengan kata lain, mengambil *maslahah* berarti sama dengan merealisasikan *maqasid al-syari'ah.*

Adapun yang dimaksud dengan *maqasid al-syaria'ah* (tujuan shara') sebagaimana telah disepakati oleh para ulama' adalah menjaga lima aspek yang sangat vital dalam kehidupan manusia. Kelima aspek tersebut ialah memelihara agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Kelima pokok permasalahan tersebut diraikan sebagai berikut.[5]

a. Hifz al-Din (perlindungan agama)

Memelihara agama menempati urutan pertama karena keseluruhan ajaran syari'at mengarahkan manusia untuk berbuat sesuai dengan kehendak dan keridhoan Allah SWT, baik mengenai ibadah maupun mu'amalah. Karena itu, al-Sunnah mendorong manusia untuk beriman kepada Allah. Manusia pada hakikatnya diciptakan untuk beribadahdalam arti luas, sebagaimana firman Allah dalam Q.S al-Zariyat ayat:56

وَمَاخَلَقْتُ الْجِنَّ وَالْاِنْسَ اِلَّالِيَعْبُدُوْنِ(٥٦)

Artinya: "dan aku tidak menciptakan jin dan manusia kecuali untuk beribada kepada-Ku"

[5]Miftahul Huda, *filsafat Hukum Islam, menggali Hakikat, Sumber dan Tujuan Hukum Islam* (Ponorogo:STAIN Ponorogo Press,2006). 127-130.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Islam menjaga hak dan kebebasan dalam setiap diri manusia. Kebebasan yang pertama adalah kebebasan berkeyakinan dan beribadah. Setiap pemeluk agama berhak atas agama dan madzhabnya, ia tidak boleh dipaksa untuk meninggalkannya menuju ke agama lain atau keyakinan lain. Pemeluk agama lain juga tidak boleh dipaksa untuk pindah ke agama Islam.

Menjaga atau memelihara agama erdasarkan kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga tingkatan. Pertama, memelihara agama pada tingkatan *daruriyat* yaitu memelihara dan melaksanakan kewajiban keagamaan yang termasuk primer, seperti untuk menegakkan agama, Allah SWT memerintahkan manusia beriman kepada-Nya, shalat, puasa, zakat dan haji. Allah juga memerintahkan untuk memerangi orang kafir yang mengancam dan yang dapat merusak kemaslahatan agama. Kedua, memelihara agama pada tingkatan *hajjiyat* yaitu melaksanakan ketentuan agama dengan maksud menghindari kesulitan. Dalam persoalan yang sulit dilakukan oleh manusia, Allah SWT memberikan keringanan (Rukhsah) kepada hamba-Nya. Seperti orang perjalanan jauh bisa shalatnya di jama', orang sakit atau benar-benar tidak kuat untuk puasa akan diperbolehkan tidak puasa dengan syarat di ganti. Jika ketentuan ini tidak dilakukan maka tidak akan mengancam eksistensi agama, melainkan mempersulit orang yang melakukannya. Ketiga, memelihara agama pada tingkatan *tahsiniyat* yaitu mengikuti petunjuk agama guna menjunjung tinggi martabat manusia, dan melengkapi pelaksanaan kewajiban kepada Allah. Misalnya membersikan badan, tempat dan pakaian ketika akan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melaksanakan shalat. Jika hal ini tidak dilakukan karena tidak memungkinkan, maka tidak akan mengancam eksistensi agama dan tidak pula mempersulit orang yang melakukan.

b. Hifz al-Nafs (Perlindungan Jiwa)

Sesudah memelihara agama, hal yang kedua adalah pemeliharaan jiwa.hal ini karena hanya orang yang berjiwa yang mungkin melaksanakan ketentuan agama. Syari'at Islam hanya dapat dan wajib dilaksanakan oleh mereka yangmasih hidup, sehat jasmani dan rohani. Lantaran pentingnya pemeliharaan jiwa, maka syari'at Islam dengan tegas mengharamkan pembunuhan terhadap siapapun dan dalam segala bentuknya, termasuk perbuatan bunuh diri.

Sama halnya dengan naluri beragama, melindungi kehidupan adalah hak asasi dan kewajiban manusia. Martabat manusia terletak pada budaya saling melindungi jiwa. Perlindungan terhadap hak asasi manusia tersebut salah satunya dengan menerapkan suatu kebijakan maupun peraturan perundang-undangan.

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya juga dibagi menjadi tiga tingkatan. Pertama, memelihara jiwa pada tingkat *daruriyat*yaitu untuk memelihara keberadaan jiwa yang telah diberikan Allah SWT bagi kehidupan, seperti makan, minum, berpakaian, larangan membunuh, dan mencegah penyakit yang berguna untuk mempertahankan hidup. Jika kebutuhan pokok tersebut diabaikan maka akan terancam eksistensi jiwa manusia. Kedua, memelihara jiwa dalam tingkat *hajjiyat*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

seperti diperolehkannya berburu dan menikmati makanan, minuman, pakaian, tempat tinggal dan keluarga yang baik didapat dengan cara yang halal. Jika hal tersebut diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia, melainkan mempersulit. Ketiga, memelihara jiwa pada tingkat *tahsiniyat* ini berhbungan dengan kesopanan dan etika, sama sekali tidk akan mengancam eksistensi jiwa manusia ataupun mempersulitnya, seperti tata cara makan dan minum.

c. Hifz al-Nasl (Perlindungan Keturunan)

Kemaslahatan duniawi dan ukhrawi ini bertujuan untuk menjamin kelangsungan hidup manusia dan generasi ke generasi. Keturunan manusia yang dikehendaki syari'at berbeda dengan keturunan makhluk lain. Syari'at juga mengatur hukum keluarga yang mencakup perintah membangun diatas landasan pernikahan yang sah dan ketentuan kriteria pria dan wanita yang boleh dinikahi.[6] Islam juga menjamin kehormatan manusia dengan memberikan perhatian yang sangat besar yang dapat digunakan untuk spesialisasi kepada hak asasi mereka. Perlindungan ini jelas terlihat dalam sanksi berat yang dijatuhkan dalam masalah zina, masalah menghancurkan kehormatan orang lain.[7]

Memelihara keturunan ditinjau dari kebutuhannya dapat dibedakan menjadi tiga tingkat. Pertama, memelihara keturunan dalam tingkat *daruriyat*. Memelihara keturunan pada tingkat ini berarti

[6]Hamka Haq, *Al-Shatibi Aspek Teologis Konsep Maslahah dalam Kitab Al-Muwafaqat* (Jakarta:Erlangga, 2007), 99.
[7]Ahmad Musri Husain Jauhar, *Maqasid al-Shari'ah* (Jakarta:Amzah,2013), 131.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

memelihara kehidupan. Untuk kelangsungan kehidupan manusia perlu adanya keturunan yang sah dan jelas. Allah juga melarang melakukan zina, karena zina dinilai perbuatan keji dan merusak tatanan sosial, mengaburkan nasab keturunan serta akan mendatangkan bencana. Kedua, memelihara keturunan tingkat *hajjiyat* yang bertujuan untuk menghilangkan kesulitan bagi manusia. Misalnya ketentuan menyebutkan mahar bagi suami pada waktu akad nikah. Jika mahar tidak disebutkan pada waktu akad, maka suami akan mengalami kesulitan, karena harus membayar mahar. Ketiga, memelihara keturunan dalam tingkat *tahsiniyat* misalnya disyari'atkannya khitbah dan walimah dalam perkawinan. Jika hal ini diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia. Hal ini juga tidak mempersulit seseorang untuk melakukan perkawinan. Dengan kata lain, memelihara keturunan pada tingkatan ini berkaitan dengan etika dalam hubungan manusia dengan manusia.

d. Hifz al-Aql (Perlindungan Akal)

Akal merupakan sumber hikmah (pengetahuan), sianar hidayah, cahaya mata hati, dan media kebahagiaan manusia di dunia dan akhirat. Dengan akal manusia berhak menjadi pemimpin dimuka bumi, dan dengan akal manusia menjadi sempurna, mulia, dan berbeda dengan makhluk lainnya. Maka dari itu, syari'at yang menghendki kemaslahatan duniawi dan ukhrawi mewajibkan setiap insan untuk melindungi kesehatan akalnya. Bukan hanya khamr, syari'at juga mengharamkan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

segala yang mematikan dan memutuskan kreativitas akal sehat misalnyaberbohong, berkhayal tanpa dasar, dan percaya pada peramal.

Dari sinilah Islam memerintahkan kita untuk menjaga akal, mencegah segala bentuk penganiayaan yang ditunjukan kepadanya, atau yang bisa menyebabkan rusak dan kurangnya akal tersebut untuk menghormati dan memuliakan mereka, dan untuk merealisasikan semua kemaslahatan umum yang menjadi pondasi kehidupan manusia. Memelihara akal ada tiga tingkatannya yaitu, pertama memelihara akal tingkat *daruriyat*. Allah menjadikan pemeliharaan akal suatu hal yang pokok. Misal, Allah mengharamkan segala bentuk makanan dan minuman yang memabukan diantaranya minuman khamr. Jika hal tersebut dilanggar maka akan berakibat dan terancamnya eksistensi akal dan merupakan perbuatan dosa. Kedua, memlihara akal tingkat *hajjiyat* seperti dianjurkannya untuk menuntut ilmu pengetahuan. Jika hal ini tidak dilakukan maka akan mempersulit kehidupan seseorang untuk mengembangkan hidupnya. Ketiga, memelihara akal tingkat *tahsiniyat* seperti menghindari mengkhayal atau mendengarkan suatu yang tidak bermanfaat. Hal ini dikaitkannya dengan etika dan tidak akan mengancam eksistensi akal secara langsung.

e. Hifz al-Mal (Memelihara Harta)

Syari'at menghendaki agar manusia dalam hidupnya tidak mengalami penderitaan dan kepunahan lantaran ketiadaan harta. Maka dari itu, pemeliharaan harta menjadi salah satu tujuan syari'at. Hal ini

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

untuk mendorong manusia untuk memperoleh dan mengatur pemanfaatannya. Perlindungan untuk harta yang baik tampak dalam dua hal berikut. Pertama, memiliki hak untuk dijaga dari para musuhnya, baik dari tindak pencurian, perampasan, atau tindakan lainnya yang memakan harta orang lain (baik dilakukan kaum muslim atau non muslim) dengan cara yang batil. Kedua, harta tersebut digunakan untuk hal-hal yang mubah tanpa ada unsur mubadzir.

Memelihara harta dilihat dari segi kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga tingkat, yaitu:

1) Memelihara harta tingkat *daruriyat*, seperti syari'at tentang tata cara pemeilikan harta dan larangan mengambil harta orang lain dengan cara yang tidak sah. Apabila aturan itu dilangar, maka berakibat terancamnya eksistensi harta.
2) Memelihara harta tingkat *hajjiyat*, seperti syari'at tentang jual beli dengan cara salah. Apabila cara ini tidak diterapkan maka akan mempersulit orang yang memerlukan modal.
3) Memlihara harta tingkat *tahsiniyat*, serti ketentuan tentang menghindarkan diri dari pengecoh atau penipuan. Hal ini erat kaitannya dengan etika muamalah atau etika berbisnis.

Mengetahui tingkatan *al-maslahah*diatas akan mengetahui bahwa *maslahah* menjadi sangat penting apabila dikaitan dengan skala prioritas penerapannya. Ketika kemaslahatan yang satu berbenturan dengan kemaslahatan lainnya tingkat *daruriyati* yang harus didahulukan dari

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pada tingkat *hajjiyat* maka setelah itu tingkat *tahsiniyat*. Ketentuan ini menunjukan bahwa dibenarkan mengabaikan hal-hal yang termasuk tingkatan kedua dan ketiga manakala kemaslahatan tingkat pertama terancam eksistensinya.

3. Dasar Hukum Al-Maslahah Al-Mursalah

Al-Maslahah suatu kejadian yang tidak ada ketentuan *shara'* dan tidak mengandung *illat* yang keluar dari *shara'* yang menentukan kejelasan sesuai dengan hukum *shara'*. Syari'at Islam mengandung kemaslahatan bagi manusia dalam mengatur kehidupannya di dunia. Hal ini ditegaskan dalam al-Qur'an maupun al-Sunnah sebagai dasar hukum kebolehan penetapan hukum dengan *al-Maslahah*.

Sedangkan *nass* dari al-Sunnah yang digunakan sebagai landasan dalam mengistinbatkan hukum dengan metode *al-maslahahal-mursalah* adalah hadits Nabi Muhammad SAW, yang diriwayatkan oleh Ibn Majah yang berbunyi sebagai berikut:

حدثنا محمد بن يحي, حدثنا عبد الرزاق. انبنا معمرعن جابر الجعفى عن عكرمة عن ابن عباس قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلّم: لا ضررولاضرار

Artinya: muhammad Ibn Yahya bercerita kepada kami, bahwa Abd L-Razzaq bercerita kepada kita, dari Jabir al-Ju'fiyyi dari Ikramah, dari Ibn Abbas: Rasulullah SAW bersabda, "tidak boleh membuat *madarat*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(bahaya) pada dirinya dan tidak boleh pula membuat *madarat* pada orang lain." (H.R. Ibn Majah)[8]

Klasifikasi *Al-Maslahah Al-Mursalah*

Dari segi pandangan *sgara'* terhadap *al-maslahah al-mursalah* terbagi menjadi tiga, yaitu:

a. *Al-Maslahah al-mu'tabarah,* yaitu kemaslahatan yang didukung oleh syari'at dan dijadikan dasar dalam penetapan hukum. Misalnya, kewajiban puasa pada bulan Ramadhan mengandung kemaslahatan bagi manusia, yaitu untuk mendidik jasmani dan rohaninya agar manusia sehat secara jasmani atau rohani. Kemaslahatan ini melekat langsung pada kewajiban puasa pada bulan Ramadhan dan tidak dapat dibatalkan oleh siapapun.
b. *Al-Maslahah al-mulghah,* yaitu kemaslahatan yang ditolak oleh *shara'* dan syari'at menetapkan lain. Misalnya, kemaslahatan perempuan menjadi imam bagi laki=-laki. Hal ini tentu bertentangan dengan kemaslahatan yang ditetapkan syari'at yaitu pelanggaran perempuan menjadi imam laki-laki.
c. *Al-Maslahah al-mursalah*, yaitu kemaslahatan yang belum diakomodir dalam *nass* dan *ijma'*, serta tidak ditemukan *nass* dan *ijma'* yang melarang atau memerintahkan mengambilny. Kemaslahatan ini dilepaskan atau dibiarkan oleh syari'at dan diserahkan kepada manusia untuk mengambil atau tidak mengambilnya. Jika kemaslahatan tersebut diambil, kemudian diterapkan oleh manusia, maka akan

[8]Abi Abdillah Muhammad Ibn Yazid al-Qazwini, *Sunan Ibn Majah,* Juz 2 (Beirut:Dar al-Fikr, tt), 784.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mendatangkan kebaikan bagi mereka. Sedangkan jika kemaslahatan tersebut tidak diambil oleh manusia, tidak akan mendatangkan dosa. Misalnya, menggunakan ponsel saat berkendara, pencatan perkawinan dan lain sebagainya.

4. Syarat-Syarat *Al-Maslahah Al-Mursalah*

Untuk menjaga kemurnian metode *al-maslahah al-mursalah* sebagai landasan hukum Islam maka harus mempunyai dua dimensi penting yaitu, sisi pertama harus tunduk dan sesuai dengan apa yang terkandung dalam nash (al-Qur'an dan al-Hadits) baik secara tekstual atau kontekstual. Sisi kedua harus mempertimbangkan adanya kebutuhan manusia yang selalu berkembang sesuai zamannya.

Kedua sisi ini menjadi pertimbangan yang secara cermat dalam pembentukan hukum Islam. Apabili kedua sisi ini tidak berlaku secara seimbang maka dalam hasil *istinbat* hukumnya akan menjadi sangat kaku disatu sisi dan terlalu mengikuti hawa nafsu disisi lain. Dalam hal ini perlu adanya syaratdan standart yang benar dalam menggunakan *al-maslahah al-mursalah* baik secara metodologi atau aplikasinya. Adapun syarat *al-maslahah al-mursalah* sebagai dasar legislasi hukum Islam sangat banyak pandangan ulama, diantaranya yaitu:

a. Menurut Al-Shatibi

1) Kemaslahatan sesuai dengan prinsip-prinsip apa yang ada dalam ketentuan syari'at yang secara *usul* dan *furu* tidak bertentangan dengan *nass.*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2) Kemaslahatan hanya dapat dikususkan dan diaplikasikan dalam bidang sosial (*mu'amalah*)dimana dalam bidang ini menerima terhadap rasionalitas diabandingkan dengan bidang ibadah karena dalam *mu'amalah* tidak diatur secara rinci dalam *nass*.

3) Hasil *maslahah* merupakan pemeliharaan terhadap aspek-aspek *daruriyah, hajjiyah* dan *tahsiniyah.* Metode *maslahah* adalah sebagai langkah untuk menghilangkan kesulitan dalam berbagai aspek kehidupan, terutama dalam masalah-masalah sosial kemasyarakatan.

b. Menurut Abd al-Wahhab al-Khalaf

1) Berupa *maslahah* yang sebenarnya (secara hakiki) bukan *maslahah* yang sifatnya dugaan yang berdasarkan penelitiian, kehati-hatian dan pembahasan mendalam serta benar-benar menarik manfaat dan menolak kerusakan.

2) Berupa *maslahah* yang bersifat umum, bukan untuk kepentingan perorangan, tetapi untuk banyak oarang.

3) Tidak bertentangan dengan hukum yang telah ditetapkan oleh *nass* (al-Qur'an dan al-Hadits) serta ijma' ulama.

c. Menurut Al-Ghazali

1) *Al-Maslahah al-mursalah* aplikasinya dengan sesuai ketentuan *shara'.*

2) *Al-Maslahah al-mursalah* tidak bertentangan denagn ketentuan *nass.*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3) *Al-Maslahah al-mursalah* adalah sebagai tindakan yang *daruriyahi* atau suatu kebutuahan yang mendesak sebagai kepentingan umum masyarakat.

Dari ketentuan diatas dapat dirumuskan bahwa *al-maslahah sl-mursalah* dapat dijadikan sebagi landasan hukum serta dapat diaplikasikan dalam tindakan sehari-hari bila telah memenuhi syarat-syarat sebagaimana yang telah dipaparkan diatas. *Al-Maslahah* harus merupakan kemaslahatan yang nyata, tidak sebatas kemaslahatan yang sifatnya masih prasangka, yang sekiranya dapat menarik suatu kemanfaatan dan menolak kemadaratan. *Al-Maslahah* juga harus mengandung kemanfaatan secara umum dengan mempunyai akses secara menyeluruh dan tidak melenceng dari tujuan-tujuan yang tekandung dalam al-Qur'an dan al-Hadits.

B. Tindak Pelanggaran Lalu Lintas dalam Hukum Positif

Pengertian lalu lintas dalam kaitannya dengan lalu lintas jalan, menurut Ramdlon Naning bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentutan peraturan perundang-undangan lalu lintas.[9]

1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas secara rinci dan jelas, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam kitab Undang-Undang Hukum Pidan (KUHP) tindak pidana

[9]Ramdlon Naning,*Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas* (Surabaya:Bina Ilmu, 1983), 57.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dibagi menjadi dua yaitu kejahatan (*misdrijve*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Memgenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur di dalam Buku II yaitu tentang kejahatan sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua sudut pandang mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Menurut yang bersifat kualitatif yaitu bahwa suatu perbuatan dilihat sebagai tindak pidana setelah adanya Undang-Undang yang mengatur sebagai tindak pidana. Sedangkan kejahatan yang bersifat *recht delicten* yang berarti sesuatu dilihat sebagai perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam suatu peraturan undang-undang atau tidak. Sedangkan menurut pandangan yang bersifat kuantitatif bahwa terdapat ancaman pidana pelanggaran lebih ringan dari kejahatan. Menurut JM Van Bemmelen dalam bukunya "*Handen Leer Boek Van Het Nederlandse Strafrecht*" menyatakan bahwa perbedaan antara kedua golongan tindak pidana ini (kejahatan dan pelanggaran) tidak bersifat kualitatif, tetapi hanya kuantitatif, karena pada umumnya kejahatan diancam dengan hukuman yang lebih berat dari pada pelanggaran dan nampaknya ini didasarkan pada sifat lebih berat dari kejahatan.[10]

Menurut Bambang Poernomo bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* merupakan perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang telah

[10]Bambang Poernomo, *Dalam Asas-Asas Hukum Pidana (*Jakarta:Ghalia Indonesia, 2002), 40.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ditentukan oleh penguasa negara. Sedangkan *crimineel-on richt* itu merupakan perbuatan yang bertentangan dengan hukum.[11]

Dari berbagai definisi pelanggaran tersebut dapat diartikan bahwa unsur-unsur pelanggaran adalah:

a. Adanya perbuatan yang bertentangan dengan perundang-undangan.
b. Menimbulkan akibat hukum.

Dari berbagai pengertian diatas dapat diartikan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undang ini biasanya suatu perbuatan yang dalam pemenuhan dengan akibat hukuman dikenakan sanksi administrasi, denda maupun kurungan.

2. Faktor-Faktor Terjadinya Pelanggaran Lalu Lintas

Menurut Soejono Soekamto, faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas adalah sebagai berikut:[12]

a. Faktor Manusia

Biasanya disebabkan oleh pengguna atau pengendara jalan itu sendiri yang kurang disiplin terhadap memperhatikan kesadaran hukum karena adanya faktor-faktor yang menjamin seperti diselesaikan dengan jalur "atur damai" maka dari itu pelanggar lalu lintas tidak memperdulikan peraturan yang ada serta sanksinya. Tingkah laku pengemudi yang kurang kesadaran keselamat diri sendiri dan pengendara lainnya.

[11] Ibid, 40.
[12] Soejono Soekamto, *Penanggulangan Kejahatan* (Bandung:Alumni, 1976), 93.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Faktor Sarana Jalan

Sarana jalan sangat berpengaruh karena perkembangan pembangunan jalan di Indonesia sangat maju pesat terutamanya wilayah kota Surabaya. Maka dari itu semakin banyaknya jalan raya maka harus semakin banyak petunjuk jalan dengan jelas dan penempatan sesuai. Tidak sedikit pengendara yang masih kebingungan atas rambu jalan atau petunjuk jalan terutama bagi pengendara yang baru melalui atau melewati daerah jalan tersebut. Termasuk pentingnya sosialisasi dari pihak yang berwajib bila ada peraturan baru.

c. Faktor Kendaraan

Kendaraan sebagai salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas. Berkaitan erat dengan adanya perkembangan jenis kendaraan dengan perkembangan teknologi pembuatan kendaraan. Termasuk kendaraan yang diberikan fariasi untuk keperluan pribadi yang tidak memikirkan peraturan yang sudah berlaku. Memberi variasi penempatan *handphone* di kendaraan berarti menyediakan pengendara untuk mengoprasikan *handphone* saat berkendara padahal hal tersebut bisa mengganggu konsentrasi pengendara saat mengendari.

d. Faktor Kemajuan Zaman

Pelanggaran lalu lintas yang di sebabkan perkembangan zaman terjadi karena banyak faktor dari banyak orang. Zaman semakin modern sehingga teknologi semakin canggih namun tidak semua hasil teknologi dapat dioprasikan di sembarang tempat. Seperti kemajuan teknologi yang ada di handphone tidak selanyaknya mengoprasikan saat

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berkendara meskipun berhubungan dengan di jalan atau pekerjaaan di jalan.

3. Jenis kecelakaan lalu lintas dan faktor kecelakaan lalu lintas

Terjadinya pelangaran lalu lintas lah yang membuat kecelakaan atau laka di jalan raya. Seringkali kecelakaan dijalan raya yang sering kita jumpai yaitu terjadi karena adanya pelaku dan korban.

Pelaku dalam kecelakaan lalu lintas atau terjadi di jalan raya yaitu orang yang melanggar rambu-rambu lalu lintas atau aturan berkendara, sedangkan korban kecelakaan yaitu pengendara motor atau pejalan kaki yang terkena dari akibat kesalahan pengendara lain yang melanggar lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas dibagi mejadi beberapa golongan, yaitu:[13]

a. Kecelakaan lalu lintas ringan

Kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan barang.

b. Kecelakaan lalu lintas sedang

Kecelakaan lalu intas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan dan/atau barang. Yang dimaksud dengan "luka ringan" adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang tidak memerlukan perawatan inap di rumah sakit atau selain yang diklasifikasikan dalam luka berat.

c. Kecelakaan lalu lintas berat

[13]Pasal 229 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, (Bab XIV: Kecelakaan Lalu Lintas, Bagian Kedua: Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas, Paragraf 2: Penggolongan dan Penanganan Perkara Lalu Lintas). 108.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat. Yang dimaksud dengan "luka berat" adalah luka yang mengakibatkan korban:

1) Jatuh sakitdan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut.
2) Tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan.
3) Kehilangan salah satu pancaindra.
4) Menderita cacat berat atau lumpuh.
5) Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih.
6) Gugur atau matinya kandungan seorang perempuan.
7) Luka yang membutuhkan perawatan dirumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh) hari.

Menurut Bripda Yoga Kristanto pemakaian ponsel baik telepon maupun *chatting* dan melakukan kegiatan lainnya yang bisa mengganggu konsentrasi pada saat mengemudikan kendaraan yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan itu termasuk dalam kategori kelalaian pengemudi karena hilangnya konsentrasi. Pentingnya kesadaran para pengemudi akan keselamatan dalam berlalu lintas guna mencegah dan menghindari terjadinya sebuah kecelakaan dalam berkendara.[14]

[14]Wawancara, Bribda Yoga Kristanto (Jum'at, 13 November 2020, Secara Langsung).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas secara umum dapat dikelompokan menjadi 4 faktor utama, yaitu:

a. Faktor Manusia
   1) Mengemudi dibawah pengaruh alkohol atau narkoba.
   2) Dalam keadaan lelah atau mengantuk.
   3) Menjalankan kendaraan dengan kecepatan tinggi.
   4) Kurang konsentrasi saat berkendara.
   5) Berkendara tidak dengan wajar, berkrndara sambil menggunakan ponsel (HP).
b. Faktor Kendaraan
   1) Sistem/alat rem yang tidak berfungsi dengan baik.
   2) Kondisi ban/roda yang tidak layak jalan.
   3) Lampu yang tidak memenuhi standart persyaratan.
c. Faktor Jalan
   1) Desain tikungan yang tidak memenuhi syarat.
   2) Lebar jalan yang tidak mencukupi.
   3) Kerusakan pada permukaan jalan.
d. Faktor Lingkungan dan Cuaca
   1) Pola pengaturan parkir ditempat umum yang tidak teratur.
   2) Tidak tersedianya fasilitas penyebrangan dan trotoar.
   3) Cuaca hujan dan berkabut yang mengakibatkan jalan licin dan tanah longsor.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB III

PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) JO PASAL 283 UNDANG-UNDANG NO.22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BAGI BAGI PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN PONSEL DI JALAN AHMAD YANI SURABAYA

A. Gambaran Umum Kota Surabaya

1. Deskripsi fisik lokasi penelitian

Kota Surabaya adalah ibu kota provinsi Jawa Timur yang kotanya secara atranomis terletak antara 07°21° Lintang Selatan dan 112°36° sampai dengan 112°54° Bujur Timur. Kota Surabaya merupakan wilayah dataran rendah dengan ketinggian 3-6 meter diatas mermukaan air laut, kecuali wilayah bagian selatan ketinggian 25-50 meter diatas permukaan air laut. Batas wilayah sebelah Utara dan sebelah Timur kota surabaya adalah Selat Madura, sedangkan batas wilayah sebelah selatan adalah Kabupaten Sidoarjo, dan sebelah Barat ialah Kabupaten Gresik.

Luas wilayah seluruhnya kurang lebih 333,063 Km² dengan penduduk sekitar berjumlah 3.095.026 yang terbagi dalam 5 wilayah Pembantu Walikota, 31 wilayah Kecamatan, dan 154 desa/Kelurahan.[1] Dengan banyaknya penduduk akan sama dengan banyaknya aktifitas sehari-hari, terutama aktifitas perpindahan tempat satu ke tempat lain.

[1] Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. *Surabaya Dalam Angka 2019* (Surabaya:Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, 2019), 3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Sejarah Singkat dan Pemerintahan

Kata Surabaya konon berasal dari cerita mitos pertempuran antara *sura/suro* (ikan hiu) dan *baya/boyo* (buaya). Diartikan juga sebagai lambang pertempuran darat dan air. Kota Surabaya pun terkenal sebagai kota Pahlawan karena heroisme *arek-arek Suroboyo* yang membela tanah air melawan penjajah yang dipimpin Bung Tomo pada pertempuran tanggal 10 November 1945.

Surabaya adalah salah satu kota di Provisi Jawa Timur memiliki pemeritahan sama dengan kota/kabupaten lainnya. Semua dikoordinir oleh kota dan dibagi menjadi beberapa Kecamatan. Sedangkan kecamatan terbagi menjadi beberapa desa/kelurahan.

Dasar hukum kota Surabaya yaitu Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 1950, tentang Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota di Jawa Timur.[2] Surabaya berstatus sebagai kota di wiliyah Jawa Timur. Dengan hari jadi pada taggal 31 Mei 1293; 726 Tahun yang lalu.

NO	WALI KOTA	WAKIL WALI KOTA	TAHUN AWAL	TAHUN AKHIR
1.	Mr. A. Meijroos		1916	1920
2.	Ir. G.J. Dijkerman		1920	1926
3.	Mr. H.I. Bussemaker		1926	1932

[2]Pasal 1 Undang-Undang Republik Indonesia No.12 tahun 1950 tentang Pemerintahan Daerah Kanupaten di Jawa Timur (Indonesia, 1950), Bab I Ketentuan Umum.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4.	Mr. G.J. Ter Poorten		1932	1936
5.	Mr. W.H. Van Helsdingen		1936	1942
6.	Mr. W.A.H. Fuchter		1942	1942
7.	Takashi Ichiro		1942	1945
8.	Radjamin Nasution		1945	1945
9.	Indra Koesoema		1945	1945
10.	Soerjadi		1946	1950
11.	Doel Arnowo		1950	1952
12.	Moestadjab Soemowidagdo		1952	1956
13.	Istadjab Tjokrokoesomo		1956	1958
14.	Raden Satrio Sastrodiredjo		1958	1963
15.	Moerachman		1963	1965
16.	Raden Soekotjo		1965	1974
17.	Raden Soeparno		1974	1979
18.	Moehadji Widjaja		1979	1984
19.	Poernomo Kasidi	Istijono Soenarto	1984	1994
20.	Soenarto Soemoprawiro	Bambang Dwi Hartono	1994	2002
21.	Bambang Dwi Hartono		2002	2005
22.	Bambang Dwi Hartono	Arif Afandi	2005	2010
23.	Tri Rismaharini	Bambang Dwi Hartono	2010	2015
24.	Tri Rismaharini	Whisnu Sakti	2016	2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

		Buana		

B. Sejarah Singkat Lalu Lintas Surabaya

Lalu lintas dan angkutan jalan sangat berperan bagi kehidupan masyarakat dari kelas bawah sampai kelas atas. Negara sangat memperhatikan perkembangan lalu lintas di Indonesia. Sehingga negara mengatur supaya saling mendapatkan hak-hak dan kewajiban dalam kegiatan berlalu lintas dan angkutan jalan.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sangat berpengaruh dalam kelangsungan hidup masyarakat Indonesia terutama kota Surabaya. Warga Surabaya sangat ketergantungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan sebagai penyalur ekonomi. Maka dari itu masyarakat sangat berharap hak-hak mereka dalam berlalu lintas dijamin dan dilindungi oleh negara.

Sejarah lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia telah melewati berbagai masa sejak zaman Belanda hingga era reformasi pada saat ini. Lalu Lintas dan Angkutan pada zaman Hindia Belanda diatur dalam *Werverkeersordonnantie* (Staatsblad 1933 Nomor 86). Perkembangan selanjutnya dirubah lagi dalam Staatsblad 1940 No.72. kemudian dirubah kembali setelah Indonesia merdeka tepatnya pada tahun 1951 dengan UU No.3 Tahun 1951 perubahan dan tambahan UU LLAJ.

Selang 15 Tahun kemudian dari berlakunya UU No.15 Tahun 1951 pemerintah Indonesia mengatur lagi lalu lintas dan angkutam jalan ke dalam Undang-Undang yang baru serta mencabut peraturan sebelumnya tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka lahirnya UU No.3 Tahun 1965 tentang Lalu

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Lintas dan Angkutan Jalan pada waktu itu atas persetujuan bersama antara Presiden dengan DPR GR (Dewan Perwakilan Rakyat Gotong Royong). Undang-Undang No.3 Tahun 1965 ini adalah Undang-Undang pertama yang mengatur huruf besar LLAJ di Indonesia setelah Indonesia merdeka.[3]

Setelah 27 Tahun kemudian diatur kembali UU LLAJ di Indonesia dengan Undang-Undang yang baru yaitu Undang-Undang No.14 Tahun 1992. Undang-Undang ini sempat ditangguhkan selama setahun melalui PERPU No.1 Tahun 1992 yang disahkan menjadi Undang-Undang No. 22 Tahun 1992.

Dengan lahirnya Undang-Undang No.22 Tahun 1992 maka Undang-Undang No.14 Tahun 1992 ditangguhkan pelaksanaannya yang direncanakan pada tanggal 17 September 1992 menjadi 17 September 1993 karena berbagai pertimbangan dari pemerintah.

Selanjutnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) terakhir kali diatur di Indonesia dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Tujuan dibuat Undang-Undang ini untuk menjamin dan melindungi hak warga negara selama berada di jalan raya.

C. Diskripsi Tentang Ojek Online

Semakin tingginya tuntutan mobilitas masyarakat, tentunya membutuhkan sarana transportasi yang dapat memberikan pergerakan dan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan cara cepat, meskipun jarak yang ditempuh cukup jauh. Saat ini terdapat trobosan baru yaitu inovasi transportasi berbasis aplikasi *online* yang didukung oleh teknologi komunikasi

[3]Presiden Republi Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia No.3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Indonesia, 1965).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melalui *smartpone*. Transportasi berbasis aplikasi *online* ini merupakan penggabungan dari segi jasa transportasi ojek dengan teknologi komunikasi.[4]Selain jasa dan teknologi komunikasi, transportasi berbasis aplikasi *online* juga dilengkapi dengan fitur *Global Positioning System* atau yang lebih dikenal dengan sebutan GPS. Fitur GPS ini memberikan informasi keberadaan pengendara dan pengguna dengan rute terdekat. Dalam kehidupan masyarakat yang membutuhkan pergerakan dan perpindahan disetiap berbagai aktifitasnya, maka membutuhkan sarana transportasi yang mendukung.

Cukup banyak transportasi yang berbasis *online* di Indonesia. Hal ini dimungkinkan karena ojek *online* dapat dijadikan alternatif dalam upaya mengatasi resiko yang dialami masyarakat akibat kelemahan sistem transportasi massal, serta kemacetan yang sering terjadi di jalanan kota Surabaya. Masyarakat sangat terbantu semenjak hadirnya ojek *online* karena dimudahkan dengan berbagai menu layanan dan promosi yang banyak menarik konsumen. Tidak hanya melayani transportasi, ojek *online* juga melayani jasa pengantar makanan, pengantar barang, pembelian belanjaan, hingga jasa kebersihan. Masyarakat pun dapat menggunakan jasa ojek *online* kapan saja dan dimana saja karena dapat diakses 24 jam. Sehinnga memberikan kemudahan mobilitas dan dapat meningkatkan mobilitas seseorang.

[4]Lastati desi, dkk, *Parade Kisah Pengguna Taksi dan Ojek Online* (Jakarta:DIVA Press, 2018), 56.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

D. Faktor-Faktor Penyebab Ojek Online Melanggar Lalu Lintas Saat Berkendara Dengan Menggunakan Ponsel

Melakukan penelitian dengan cara *observasi* dan wawancara dengan pihak yang berhubungan, diantara lain yaitu para penegak hukum kepolisian khususnya Satuan Lalu Lintas Polres Surabaya dan dari beberapa pengendara ojek online di Surabaya. Perihal masalah ojek *online* yang melanggar lalu lintas mengendari kendaraan dengan menggunakan ponsel.

Penelitian dengan cara wawancara kepada salah satu anggota polisi yang bertugas di Satuan Lalu Lintas Polrestabes Surabaya yaitu Brigadir Polisi Kepala (BRIPKA) Arie Prihartanto.[5] Peneliti mewawancarai dengan beberapa pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya perihal masalah faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggara lalu lintas yang dilakukan oleh ojek *online* tentang menggunakan ponsel saat berkendara di jalan Ahmad Yani Surabaya.

Menurut beliau, faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas tersebut adalah faktor beberapa pengendara ojek *online* ada yangtidak mengetahui adanya Undang-Undang yang mengatur tentang tidak diperbolehkannya mengendari sambil menggunakan ponsel. Kemajuan teknologi yang sangat pesat sehingga teknologi dengan kehidupan sehari-hari saling melengkapi dan membantu namun jika berkendara dengan tidak wajar dan mengganggu konsentrasi tetap menyalahi aturan yang berlaku dan mengancam keselamatan diri sendiri dan pengendara lainnya. Faktor ketidaktahuan adanya Undang-Undang yang mengatur ini sangat berpengaruh

[5]Wawancara langsung, Brigadir Polisi Kepala Arie Prihartanto. (Polrestabes Surabaya, 16 September 2020).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dalam berkendara karena keselamat di jalan tidak hanya untuk diri sendiri namun bagi pengendara lainnya. Kecelakaan di jalan raya banyak yang disebabkan karena tidak mematuhi peraturan dan Undang-Undang lalu lintas.

Sedangkan hasil wawancara kepada Brigadir Yudha selaku anggota polisi lalu lintas.[6] Menurut beliau fakor yang berpengaruh dalam pelanggaran tersebut adalah pengendara sangat tidak mementingkan kesadaran keselamatan diri sendiri dan pengendara lain saat berkendara. Berkendara dengan menggunakan ponsel sangat mengganggu konsentrasi. Narasumber sangat menyadari adanya kemajuan teknologi namun tidak seharusnya pengendara ojek *online* yang melangar tidak mementingkan peraturan lalu lintas karena peraturan lalu lintas ini dibuat untuk keselamatan bersama.

Tabel 1.2 Data Jumlah Pengendara yang Berkendara Secara Tidak Wajar Razia Serentak mulai Januari-Desember 2020

Pekerjaan	**Jumlah**
TNI/POLRI	**-**
Pegawai Negri Sipil	**23**
Ojek Online	**76**
Pelajar	**34**
Pedagang	**6**
Supir	**40**

[6]Wawancara langsung, Brigadir Yudha. (Polrestabes Surabaya, 16 September 2020).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tani/Nelayan/Buruh	**3**

Hasil data diatas tersebut menunjukkan terlalu banyaknya pengendara yang berkendara dengan tidak wajar. Pelanggar-pelanggar tersebut terkena razia serentak yang dilakukan Polrestabes Surabaya selama satu tahun, mulai Januari-Desember 2020. Pengendara yang melanggar tersebut mendapatkan sanksi tilang dan harus mempertanggung jawabkan perbuatannya di persidangan. Jenis hukuman dan berat ringannya hukuman akan ditentukan oleh hakim.

Hasil wawancara dengan salah satu *driver* ojek *online* yang bernama Ali Rochmat.[7] Menurut beliau sebetulnya mengetahui bahwa tindakan yang dilakukan setiap bekerja sebagai ojek *online* seringkali bertentangan dengan hukum. Sebetulnya mengetahui berkendera sambil menggunakan ponsel itu salah dan melawan hukum namun tidak ada pilihan lain selain menggunakan ponsel saat bekerja. Karena pekerjaan ojek *online* ini berhubungan dengan berkendara dan menggunakan teknologi ponsel, terutama saat ingin mengetahui titik penjemputan dan titik pengantaran yang semua terprogram melalui ponsel pengemudi dan saat tidak mengetahui jalan yang ingin dituju.

Menurut Irvan.D.S selaku *driver*/pengendaraojek*online* yang saya wawancarai beliau tidak mengetahui bahwasanya berkendara sambil menggunakan ponsel itu salah dan melanggar hukum. Terpenting kita melakukan pekerjaan dengan cepat dan sampai tujuan konsumen, masalah kita

[7]Wawancara langsung, Ali Rochmad. (Jl. Veteran, Surabaya: 16 September 2020).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melanggar atau tidaknya kita tidak pernah tau dan kita cuma masyarakat biasa yang awam masalah hukum terutama masalah berkendara dengan menggunakan ponsel. Karena pekerjaan ojek *online* semua terprogram dalam ponsel *driver*atau pengendaramasing-masing kita cuman menjalankan sesuai program dan aturan perusahaan yang kita ikuti.[8]

Dari hasil wawancara kepada beberapa *driver* ojek *online* dapat disimpulkan adanya pelanggaran lalu lintas karena faktor pemahaman dalam kesadaran hukum yang kurang dan ketidak pedulian terhadap Undang-Undang dan keselamatan dijalan raya. Terpenting mereka bekerja sesuai prosedur perusahaan.

Maka faktor-faktor yang mempengaruhi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh *driver* ojek *online* dari kesimpulan di atas yaitu:

a. Faktor Ketidaktahuan Hukum
b. Faktor Kurang Sadar Keselamatan

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap bapak Arie Prihartantodan bapak Yudha, menurut beliau upaya yang telah dilakukan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ojek *online* dengan menggunakan ponsel diwilayah hukum Polrestabes Surabaya yaitu dengan cara:

1) Melakukan sosialisasi penyuluhan tertib berlalu lintas kepada beberapa pengendara ojek *online.*

[8]Wawancara langsung, Irvan.D.S. (Jl. Ahmad Yani, Surabaya: 21 September 2020).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2) Meningkatkan pengetahuan tentang berlalu lintas kepada masyarakat Surabaya dan melalui instansi atau lembaga pendidikan.
3) Mengingatkat pengendara untuk berkendara dengan konsentrasi penuh saat anggota Polisi melakukan metode hunting system.
4) Penertiban kendaraan melalui oprasi berkala seperti oprasi zebra dan orasi semeru.

E. Penerapan Hukum Terhadap Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Ojek Online Yang Menggunakan Ponsel

Berdasarkan data *observasi* yang sudah diperoleh, penulis melakukan *observasi* langsung di lapangan dengan jumlah dua kali. Dengan hasil berikut ini:

Tabel 1.3 Data Jumlah Aparat dan Pelanggar

No.	Hari/Tnggal	Jumlah Aparat	Jumlah Pelnggar	Lokasi
1.	Senin, 21-09-2020	2	>10	Jl.Ahmad Yani
2.	Senin,01-03-2021	2	>10	Jl.Ahmad yani

Hasil data diatas dari observasi peneliti dilapangan langsung selama dua kali dan ditempat yang berbeda, pertama di Jl. Ahmad Yani pada senin, 21 September 2020 dan yang kedua di Jl. Ahmad Yani pada Senin, 21 Maret

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2021. Masih terlihat banyak pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel. Anggota polisi yang bertugas tidak menindak dengan semestinya yang tertera dalam Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan apabila melanggar pasal tersebut akan dikenakan hukuman pidana kurungan paling lama tiga bulan atau denda paling paling banyak Rp.750.000. Terkadang anggota tersebut hanya meneriaki mengingatkan namun tidak memperhentikan dan menindaknya saat mengetahui pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel.

Berdasarkan hasil wawancara yang telah dilakukan penelitian terhadap bapak Bripka Arie Prihartanto selaku anggota Satlantas Polrestabes Surabaya, mengatakan bahwa penerapan hukum yang dilakukan anggota yang bertugas terhadap pelanggar lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel yaitu peneguran apabila terlihat dan apabila tidak terlihat petugas hanya dilakukan pembiaran. Karena anggota yang bertugas dilapangan sangat minim. Polrestabes Surabaya hanya menggunakan metode *hunting system*. Metode ini adalah upaya anggota polisi untuk melakukan penindakan langsung terhadap pengguna jalan yang kasat mata melakukan pelanggaran lalu lintas. Penindakan pelanggaran ini belum bisa maksimal dalam menindak pelanggaran di jalan raya karena anggota polisi yang bertugas melaksanakan *hunting system* sangat minim dari pada pengguna jalan raya setiap harinya.

Anggota polisi yang bertugas di lapangan hanya 2-5 anggota di setiap titik tertentu atau dititik APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) yang kenal dengan sebutan “lampu merah”.Anggota polisi yang bertugas tidak hanya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

bertugas melakukan hunting system, namun anggota polisi yang bertugas di lapangan juga mengatur lalu lintas atau mengurai kemacetan. Oleh sebab itu dari minimnya anggota polisi yang bertugas di lapangan sehinggamengutamakan pelanggaran fisik kendaraan, perlengkapan berkendara, dan pelanggar marka jalan.

Pelanggar pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel hanya dilakukan pembiaran dalam arti pembiaran disini anggota yang bertugas hanya melakukan teguran atau mengingatkan dengan singkat. Tidak ada tindakan yang dilakukan sebagaimana tertera didalam Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 tahun 2009 tentang LLAJ.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB IV

ANALISIS AL-MASLAHAH AL-MURSALAH TERHADAP PELAKSANAAN PASAL 106 AYAT (1) Jo PASAL 283 UNDANG-UNDANG No.22 TAHUN 2009 LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM STUDI KASUSDI JALAN AHMAD YANI SURABAYATERHADAP PENGENDARA OJEK ONLINE YANG MENGGUNAKAN PONSEL

A. Analisis Terhadap Pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Kasus Ojek Online Yang Menggunakan Ponsel Di Jalan Ahmad Yani Surabaya

Suatu sikap penegak hukum merupakan kecenderungan untuk berbuat atau tidak bertindak. Dalam melaksanakan tugas-tugas, tidak jarang penegak hukum melakukan diskresi. Diskresi adalah pengambilan kebijakan untuk mengatasi masalah yang dihadapi, dengan tetap berpegang pada peraturan. Walaupun ada diskresi yang memungkinkan tanpa berpegang pada peraturan, karena belum ada peraturannya.[1]

Latar belakang penerapan diskresi, dalam hal ini mempertimbangkan beberapa faktor. Beberapa faktor tersebut menyangkut masalah-masalah berikut ini:

a. Apabila penegak hukum bertindak, apakah ada pihak yang mengalami gangguan.
b. memperhitungkan adanya kerugian.

[1] Soerjono Soekamto, *Polisi dan Lalu Lintas* (Jakarta:Mandar Maju, 1990), 6.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Apabila dilakukan penindakan tertentu, mendapatkan hasil yang lebih baik dari sebelumnya.

Dengan demikian, maka dalam situasi ada kemungkinan bahwa inisiatif ada pada penegak hukum. Penegak hukum mengambil prakarsa untuk mencegah terjadinya peristiwa-peristiwa yang secara potensial mengakibatkan terjadinya gangguan terhadap kedamaian.

Mengenai pelanggaran lalu lintas sebagaimana yang telah diatur dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ Pasal 1 bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri dari lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolanya.

Pelanggar lalu lintas di kota Surabaya masih kerap terjadi, pelanggaran lalu lintas tepatnya pada pengendara ojek *online* yang berkendara dengan menggunakan ponsel di jalam Ahmad Yani Surabaya dikarenakan kurangnya kesadaran hukum tentang peraturan lalu lintas dan kurangnya keselamat berkendara di jalan raya sehingga membuat pengendara ojek *online* melakukan pelanggaran.

Dalam hal upaya menangani perilaku yang tidak taat dalam melakukan pelanggaran lalu lintas. Maka aparat kepolisian khususnya polantas Polrestabes Surabaya harus melakukan upaya-upaya. Seperti yang dikemukakan oleh E.H. Sutherland dan Cressey ada dua metode yang digunakan, yaitu:[2]

[2]Romli Atmasasmita, *Teori dan Kapita Selekta Kriminologi* (Bandung:PT. Eresco, 1995), 66.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

a. Upaya Preventif

Penanggulangan kejahatan secara preventif dilakukan untuk mencegah terjadinya atau timbulnya kejahatan pertama kali. Mencegah kejahatan lebih baik dari pada mencoba untuk mendidik penjahat menjadi baik kembali, sebagaimana semboyan dalam kriminologi yaitu usaha-usaha untuk memperbaiki penjahat perlu diperhatikan dan diarahkan agar tidak terjadi lagi kejahatan ulangan. Upaya Preventif ini bersifat dengan cara melalui bimbingan, arahan dan jakan.

b. Upaya Represif

Upaya represif yaitu salah satu upaya penanggulangan kejahatan dengan cara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya kejadian. Penanggulangan dengan cara represif dimaksudkan untuk menindak para pelaku kejahatansesuai dengan apa yang telah diperbuat serta memperbaikinya kembali agar mereka sadar bahwa perbuatan yang telah dibuat merupakan tindakan yang salah dan melanggar hukum. Sehingga pelaku sadar bahwasanya yang telah dilakukan tersebut salah dan tidak akan mengulangi kesalahan seperti itu lagi. Orang lainpun agar mengetahuinya supaya tidak melakukan kesalahan seperti tersebut dan agar mengingatnya bahwa ada sanksi yang diperoleh.

Upaya untuk pelanggaran lalu lintas yang akan dilakukan oleh pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel di wilayah hukum Polrestabes Surabaya dengan cara preventif masih saja banyak ditemukan pelanggaran dalam hal ini aparat kepolisian harus melakukan upaya represif untuk menindak pelanggaran tersebut supaya terasa efek jera yang di

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tanggung oleh pelaku yang melanggar lalu lintas dan tidak ada yang mencontoh.

Peranan yang dilakuakan oleh aparat kepolisian dalam menanggulangi masalah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh ojek *online* adalah:

a. Melakukan kegiatan penertiban jalan raya
b. Melakukan himbauhan melalui seminar-seminar ke perusahaan ojek *online* langsung.
c. Menyebarkan brosur-brosur dan poster tentang lalu lintas.

Negara indonesia adalah negara hukum. pemerintah membuat suatu peraturan yang tertulis atau perundang-undangan yang bermaksud untuk mengatur dan ditaati oleh masyarakat negara Indonesia. Khususnya membuat Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ guna untuk mengatur atau menciptakan lalu lintas dan keselamat saat berkendara di jalan raya. Dalam Undang-Undang tersebut sudah menjelaskan peraturan yang harus ditaati saat berkendara di jalan raya, salah satunya pada pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang berisi[3]"Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi".

Menurut ketentuan peraturan diatas bahwasanya semua pengendara harus berkendara dengan wajar dan dengan penuh konsentrasi agar saat berkendara selamat dan tidak mengganggu pengendara lainnya. Manabila

[3] Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Bagian Keempat Paragraf 1), 59.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tidak mentaati atau melanggar peraturan tersebut, ancaman diatur dalam pasal 283 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)[4]:

"Setiap orang mengemudi kendaraan bermotor di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau mempengaruhi oleh sesuatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan. Sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp 750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)."

Menurut isi UU LLAJ pada pasal 283 bisa diuraikan bahwasanya pengemudi yang berkendara dengan tidak wajar dan tidak penuh konsentrasi mendapatkan ancaman sebagaimana yang telah diatur dalam pasal tersebut. Walaupun UU LLAJ telah dibuat dan diterapkan sampai saat ini tidak memungkiri tetap banyak terjadinya pelanggaran lalu lintas. Masih banyaknya terjadi kasus pelanggaran di sepanjang jalan raya termasuk gambaran bahwasanya masyarakat masih banyak yang tidak menghiraukan aturan dan sangat minimnya kesadaran tentang hukum, terbukti masih banyak pengendara yang tidak tertib dan mematuhi peraturan yang berlaku.

Setiap orang yang berkendara menggunakan jalan raya harus mematuhi aturan rambu-rambu lalu lintas yang telah di buat. Tidak memandang dari segi jabatan, tingkatan, ekonomi, budaya dan lain sebagainya. Khususnya kepada pengendara atau pengemudi ojek online yang berada di wilayah hukum Polrestabes Surabaya yang dimana terdapat pelanggaran lalu lintas saat berkendara sambil menggunakan ponsel untuk mengetahui titik antar jemput dan untuk mengetahui rute jalan bagi

[4] Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Bab XX Ketentuan Pidana), 30.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pengemudi yang tidak mengetahui rute yang dituju oleh *customer*. Disini perundang-undangan wajib diberberlakukan dan diterapkan bagi pelanggar yang tidak mentaati peraturan tesebut sebagaimana yang sudah di paparkan diatas.

Penerapan UU LLAJ pada Pasal 283 pada pengendara ojek *online* berkendara sambil menggunakan ponsel di wilayah hukum Polrestabes Surabaya, sudah sangat terlihat jelas sebagai pelanggaran lalu lintas. Dalam pelanggaran lalu lintas ini tidak adanya penerapan terhadap para pelanggar terutama pengendara ojek *online.*

Hasil observasi penelitian dengan cara wawancara kepada beberapa aparat penegak hukum dan beberapa pengemudi ojek *online* yang melanggar lalu lintas. Menjelaskan beberapa faktor yang mempengaruhi pelanggaran dan alasan pengendara ojek *online* berkendara sambil menggunakan ponsel.

Dalam pelanggaran lalu lintas tersebut terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi, menurut narasumber selaku aparat penegak hukum di wilayah Polrestabes Surabaya yaitu:

1. Faktor pada Personil Polisi Lalu Lintas, pada jumlah personil polisi lalu lintas dengan para pengemudi ojek *online* yang mempunyai ribuan pengendara dari gabungan beberapa perusahaan ojek *online.* Perbandingannya sangat jauh sehingga membuat kesulitan menegakkan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU LLAJ bahkan beberapa faktor

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

prasarana dan sarana yang dipergunakan tak cukup untuk menjawab mendukung kemajuan pada teknologi yang seperti ini.[5]

2. Faktor pada UU LLAJ, pada UU LLAJ tidak cukup mengakomodir semua wujud kemajuan pada bidang transportasi. Dalam UU LLAJ masih belum terlihat secara komprehensif antara kepastian hukum dan kemanfaatan kalau dihadapkan secara langsung dengan salah satu wujud teknologi internet terbaru yakni transportasi yang berbasi *online* dengan pemakaian GPS yang ada, sedangkan penjelasan dalam Pasal 106 ayat (1) UU LLAJ yang melaksanakan tindakan mengganggu konsetrasi dan tidak wajar adalah menggunakan ponsel. Dengan demikian faktor yang tampak bertentangan dengan Undang-Undang karena melihat dari perkembangan teknologi terbaru di masa sekarang.
3. Faktor pada Perusahaan Ojek *Online*, pada perusahaan ojek *online* ini belum mengoptimalkan cara pemakaian aplikasi GPS yang lebih nyaman dan aman saat mengendarai. Pada saat melakukan pendaftaran terkaitmasalah teknis pemakaian GPS atau melihat titik antar jemput pun sama sekali tidak diungkit, dan tidak dilakukan sosialisasi.[6]

Dalam pelanggaran lalu lintas ini selain terdapat faktor yang mempengaruhi juga terdapat alasan tidak adanya penegakan hukum dalam kasus pelanggaran tersebut.Berdasarkan hasil penelitian dan observasi ke narasumber, penerapan hukum dalam kasus pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ojek *online* yaitu pembiaran.

---

[5] Anton Susanto, *Kepolisian Dalam Upaya Penegakan Hukum Di Indonesia* (Jakarta:Rineke Cipta, 2004), 25.
[6] Rifan Hardika Fajar Ardianto, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Transportasi Online* (Semarang:Serambi Hukum, 2015), 52.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Para pelaku pelanggaran tersebut tidak mendapatkan tindakan dari pihak penegak hukum atau kepolisian dikarenakan banyak hal termasuk jumlah pelanggaran sudah terlalu banyak di sepanjang wilayah jalan raya Surabaya. Pelanggar lebih banyak dari pada petugas yang bertugas di lapangan. Ojek *online* yang berada di wilayah hukum Polrestabes Surabaya tidak hanya berdomisili di Surabaya sehingga pengendara yang berada di Surabaya pun tidak sedikit yang berlalu lalang. Pihak kepolisian mempunyai alasan adanya diskresi kepolisian.

Menurut penegak hukum lalu lintas dilakukannya diskresi dalam mengatasi masalah yang dihadapi, dengan tetap berpegang pada peraturan. Walaupun ada diskresi yang memungkinkan tanpa berpegang pada peraturan, karena belum ada peraturan.[7] Dengan demikian, maka dalam situasi ada kemungkinan bahwa inisiatif ada pada penegak hukum. Penegak hukum mengambil prakarsa untuk mencegah terjadinya peristiwa-peristiwa yang secara potensial mengakibatkan terjadinya gangguan terhadap kedamaian. Adanya diskreesi juga bertentangan dengan Pasal 27 Undang-Undang Dasar 1945, antara lain mengamanatkan semua warga wajib menjunjung hukum dan pemerintah.Penerapan pada Pasal 27 ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 tentang persamaan kedudukan dihadapan hukum dan pemerintah.[8]Penegak hukum dengan pemerintah harus berjalan berdampingan supaya ada kepastian hukum dan penegakan hukum berjalan dengan semestinya.

[7]Soerjono soekamto, *polisi dan lalu lintas* (Jakarta:Mandar Maju, 1990), 6.
[8]Pasal 27 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, (Bab X Warga Negara dan Penduduk).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Menurut pihak kepolisian adanya diskresi dengan syarat asal lalu lintas aman dan berjalan dengan lancar, tidak terjadi keributan dan kekacauan maka penindakan tidak akan terjadi. Anggota kepolisian yang bertugas sebagai polisi lalu lintas (POLANTAS) pun tidak sebanyak pengendara yang berlalu lalang di jalan raya Surabaya dan tidak berfokus kepada pelaku pelanggaran khususnya pengendara ojek *online* yang mengunakan ponsel.

Tetapi bagaimanapun pelaku pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel sudah melanggar Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga pelaku wajib mempertanggung jawabkan apa yang telah diperbuat. Sebagaimana tujuan dari hukum pidana yakni melindungi kepentingan masyarakat dan perseorangan dari tindakan yang tidak menyenangkan akibat adanya suatu pelanggaran yang diperbuat oleh seseorang sehingga terciptanya suasana aman dan damai.[9]

B. Analisis Al-Maslahah Al-Mursalah Terhadap pelaksanaan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Kasus Pengendara Ojek Online Menggunakan Ponsel di Jalan Ahmad Yani Surabaya

Al-Maslahah adalah suatu metode penetapan hukum yang digunakan untuk merealisasikan kebaikan atau manfaat bagi manusia dalam segala segi dan aspek kehidupan manusia di dunia dan terhindar dari berbagai bentuk perbuatan bisa membawa manusia kepada kerusakan. Secara umum, *al-*

[9]Mahrus Ali, *Dasar-Dasar Hukum Pidana* (Jakarta:Sinar Grafika, 2012), 13

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

maslahah tidak lepas dari istilah *maqasid al-shariah.Maqasid al-shariah* adalah setiap al-maslahah baik yang berupa manfaat yang dicapai atau madharat yang dihindari. Dengan demikian, *al-maslahah* adalah substansi *maqasid al-shariah.*

Imam Al-shatibi menjelaskan bahwa terdapat lima bentuk *maqasid al-shariah*, yaitu: memelihara agama (*hifz al-din*), memelihara akal (*hifz al-aql*), memelihara jiwa (*hifz al-nafs*), memelihara harta (*hifz al-mal*), memelihara keturunan (*hifz al-nasl*). Kelima hajat tersebut didasarkan pada *al-istiqra'* (telaah) terhadap hukum-hukum *furu'* (*juz'iyyat*), bahwa seluruh hukum-hukum *furu'* tersebut memiliki tujuan yang sama yaitu melindungi kelima hajat manusia. Kelima *maqasid* tersebut bertingkat-tingkat sesuai dengan tingkatan kemaslahatan dan kepentingannya.[10]

Sesudah pemeliharaan agama, hal esensial kedua adalah pemeliharaan jiwa. Hal ini karena hanya orang yang berjiwa yang mungkin melaksanakan seluruh ketentuan agama, maksudnya adalah syari'at hanya dapat dan wajib dilaksanakan oleh mereka yang masih hidup, jasmani dan rohani. Oleh karena itu pentingnya jiwa seseorang bagi pelaksanaan syari'at.

Lantaran pentingnya pemeliharaan jiwa. Maka syari'at Islam dengan tegas mengharamkan pembunuhan terhadap siapapun dan dalam bentuk apapun,termasuk perbuatan bunu diri. Meskipun tampaknya bunuh diri adalah tindakan yang paling sedikit resikonya terhadap orang lain, namun Allah tetap

[10]Oni Sahroni dan Adimarwan A. Karim, *Maqashid Bisnis dan Keuangan Islam Sistensis Fikih dan Ekonomi* (Jakarta:Rajawali Press, 2015), 3-5.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

melarangnya dan mengancam perbuatan itu sebagai suatu tindakan aniaya. Allah berfirman dalam Q.S an-Nisa' ayat 29 dan 30 yang berbunyi[11]:

يَاَيُّهَا الَّذِيْنَ اٰمَنُوْا لَاتَاْكُلُوْا اَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ اِلَّااَنْ تَكُوْنَ تِجَارَةً عَنْ تَرَا ضٍ مِّنْكُمْ ۗ وَلَا تَقْتُلُوْا اَنْفُسَكُمْ ۗ اِنَّ اللهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيْمًا {٢٩} وَمَنْ يَّفْعَلْ ذٰلِكَ عُدْوَ انًا وَّظُلْمًا فَسَوْ فَ نُصْلِيْهِ نَارًا ۗ وَكَانَ ذٰلِكَ عَلَ اللهِ يَسِيْرًا {٣٠}

Artinya: "Wahai orang-orang yang beriman! Janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil (tidak benar), kecuali dalam perdagangan yang berlaku atas dasarsuka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sungguh, Allah Maha Penyayang kepaamu. Dan barang siapa berbuat demikian dengan cara melanggar hukum dan zalim, akan Kami masukkan dia ke dalam neraka. Yang demikian itu mudah bagi Allah."

Sama halnya dengan naluri beragama, melindungi kehidupan adalah hak asasi dan kewajiban manusia. Martabat manusia terletak pada budaya saling melindungi jiwa. Perlidungan terhadap hak asasi manusia tersebut salah satunya dengan menerapkan suatu kebijakan maupun peraturan perundang-undangan.

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya juga dibagi menjadi tiga tingkatan. Pertama, memlihara jiwa pada tingkatan *daruriyat* yaitu untuk memelihara keberadaan jiwa yang telah diberikan Allah bagi kehidupan, seperti makan, minum, menutup badan, larangan membunuh dan mencegah penyakit yang berguna untuk mempertahankan hidup. Kedua, memelihara jiwa dalam tingkatan *hajjiyat* seperti diperbolekannya berburu dan

[11]Anwar. H Abu Bakar, L.C., *Al-Qur'an dan Terjemahnya* (Bandung:Sinar Baru Algensindo, 2008), 159-160.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

menikmati makanan, minuman, pakaian, tempat tinggal dan keluarga yang baik didapat dengan cara yang halal. Ketiga, memelihara jiwa pada tingkatan *tahsiniyat*, tingkatan ini berhubungan dengan kesopanandan etika, seperti tata cara makan dan minum.

Berdasarkan pemaparan diatas, di Surabaya ojek *online* digemari masyarakat karena praktis dan memilih durasi yang sangat lebih cepat dari dari pada kendaraan umum lainnya. Namun sayang ojek *online* seringkali melanggar Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 UU No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pengendara ojek *online* berkendara sambil menggunakan ponsel. Hal tersebut sangatlah mengganggu konsentrasi bagi pengendara itu sendiri dan membahayakan diri sendiri dan juga sangat mengganggu keselamatan pengendara lainnya. Dalam Pasal 106 ayat (1) dijelaskan bahwasanya setiap pengendara harus mengendarai kendaraannya dengan sewajarnya dan harus membutuhkan konsentrasi. Jika ojek *online* mengendarai sambil menggunakan ponsel pasti hal tersebut tidaklah wajar dalam hal berkendara dan juga hal tersebut dapat konsentrasinya terbagi menjadi dua, berkonsentrasi dengan berkendara dijalan dan juga konsentrasi dengan ponselnya itu sendiri, maka itu pasti dapat mengganggu konsentrasi.

Dalam uraian diatas, dalam perspektif *al-maslahah al-mursalah* dapat ditarik kesimpulan bahwa pengemudi ojek *online* yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya tersebut sesuai dengan *al-maslahah al-mursalah*. Larangan tersebut sesuai dengan tujuan syari'at yakni memelihara jiwa. Tujuan syari'at memelihara jiwa dalam larangan ojek *online* yang

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya tersebut telah memenuhi tingkatan pertama yaitu *daruriyat.* Untuk memelihara jiwa seseorang harus memenuhi kebutuhan pokoknya seperti sandang, pangan dan papan serta mencegah penyakit dengan maksud menjaga kelangsungan hidupnya. Jika pengendara atau pengemudi ojek *online* terus melanggar berkendara sambil menggunakan ponsel, maka akan mengancam keselamatan dan keamanan jiwa, tidak hanya pengendara itu sendiri namun pengendara lainnya juga.

Dalam menentukan *al-maslahah al-mursalah* terdapat beberapa syarat-syarat yang harus dipenuhi. Pertama, kemaslahatan yang hakiki, maksudnya kemaslahatan yang benar-benar nayata tidak hanya angan-angan. Larangan pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel bertujuan menciptakan keamanan, ketertiban, keselamatan dan kenyamanan berlalu lintas. Karena pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel terbukti dapat mengganggu konsentrasi dan tidak wajar saat berkendara. Kedua, kemaslahatan berlaku untuk umum. Rambu-rambu lalu lintas dan undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan dibuat atau diciptakan agar semua pengendara mematuhi dan mentaatinya. Tujuannya demi keselamatan, kenyamanan dan ketertiban bersama. Jika pengendara ojek *online* menggunakan ponsel maka akan membahayakan dirinya sendiri dan pengguna jalan lainnya. Ketiga, kemaslahatan tersebut tidak boleh bertentangan dengan prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh *nass*. Semua peraturan lalu lintas dan rambu-rambu lalu lintas telah diciptakan dalam Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, khusunya Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 untuk pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel. Undang-Undang No.22

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesungguhnya tidak hanya diciptakan untuk perorangan/perusahaan/instansi tertentu melainkan untuk semua orang yang menggunakan jalan di negara Indonesia/untuk umum. Hal tersebut sesuai dengan tujuan syari'at yaitu dengan tujuan melindungi jiwa.

Menurut Abdul Qadir Audah "*hukuman adalah pembalasan yang ditetapkan untuk memelihara kepentingan masyarakat, karena adanya pelanggaran atas ketentuan-ketentuan syarah*". Hukuman yang dibuat selain bertujuan untuk kepentingan masyarakat dan menjaga stabilitas keamanan umum adalah untuk menjunjung tinggi keadilan.[12]

Menurut teori Islam tujuan pokok dalam menjatuhkan hukuman dalam syari'at Islam adalah pencegahan (*al-raddu wa al-zahru*) dan pengajaran serta pendidikan (*al-islah wa al-tahdzib*). Pencegahan adalah menahan pelaku agar tidak mengulangi perbuatan yang dilarang atau agar tidak terus menerus melakukan perbuatan yang dilarang. Pencegahan juga menahan orang lain untuk melakukan perbuatan yang dilarang dan menjauhkan diri dari lingkungan *jarimah*.[13] Sedangkan pengajaran dilakukan dengan memberikan dan mengusahakan kebaikan terhadap masyarakat, sehingga penjauhan terhadap *jarimah*bukan karena takut hukuman, melainkan karena kesadaran diri dan kebenciannya terhadap *jarimahi.*[14]

---

[12]Rahmat Hakim, *Hukum Pidana Islam* (Bandung:CV. Pustaka Setia, 2000), 59.
[13]Ahmad Hanafi, *Asas-Asas Hukum Pidana Islam* (Jakarta:Bulan Bintang, 2005), 191.
[14]Ibid, 191-192.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan analisis *al-maslahah al-mursalah*, sanksi yang diberikan kepada pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel yang melanggar aturan tersebut sesuai dengan tujuan syari'at memelihara atau melindungi jiwa pada tingkat *daruriyat*. Jika sanksi tersebut tidak diterapkan maka akan mempersulit dalam pelaksanaan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 untuk pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel yang mana semua itu bertujuan untuk menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas. Baik bagi pengendara ojek *online* atau pengguna lalu lintas umumnya. jika sanksi tidak diterapkan maka tetap akan terjadinya pelanggaran yang sama. Dengan kata lain, sanksi tilang yang harus dilaksanakan dalam bentuk hukuman membayar denda atau kurungan merupakanwasilah atau sarana untuk mencapai tujuan pemeliharaan jiwa pada tingkat *daruriyat.* Sebagaimana kaidah fiqh "Hukum wasilah tergantung pada tujuan-tujuannya".

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan yang penulis jelaskan dalam bab sebelumnya, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pada kasus pelanggaran lalu lintas khususnya pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya adalah termasuk tindak pidana yang menurut Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa bagi setiap orang yang mengemudikan kendaraan di jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan akan terkena hukuman pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp.750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Namun pada praktik dilapangan, penegakan hukum masalah kasus pelanggaran tersebut masih banyak dijumpai karena hanya peneguran apabila terlihat anggota yang bertugas dan apabila tidak terlihat oleh petugas dilapangan hanya pembiaran dengan alasan karena petugas dilapangan tidak hanya menangani pengendara yang melanggar dan masih banyak tugas yang dilakukan petugas, hanya mengutamakan pelanggar yang kasat mata seperti fisik kendaraan, perlengkapan berkendara dan melanggar marka.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Dalam larangan pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel khususnya di jalan Ahmad Yani Surabaya sesuai dengan konsep *al-maslahah al-mursalah*. Tujuan dari pemberlakuan larangan ini adalah untuk memelihara atau melindungi jiwa. Tujuan syari'at memelihara jiwa dalam pemberlakuan larangan pengendara ojek *online* yang menggunakan ponsel di jalan Ahmad Yani Surabaya tersebut telah memenuhi tingkatan pertama yaitu *daruriyat*. Untuk memelihara jiwa seseorang harus memenuhi kebutuhan pokoknya seperti sandang, pangan dan papan serta mencegah penyakit dengan maksud menjaga kelangsungan hidupnya. Jika pengendara ojek *online* menggunakan ponsel secara terus menerus dan berkepanjangan maka akan mengancam keselamatan dan keamanan jiwa sehingga membahayakan, tidak hanya pengendara itu sendiri tetapi juga pengendara umum lainnya. Penerapan Pasal 106 ayat (1) Jo Pasal 283 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dilaksanakan dengan semaksimal mungkin dan konsisten. Sanksi yang diterapkan Polrestabes termasuk *ta'zir* yaitu bentuk tilang dengan membayar denda atau kurungan sesuai Pasal yang berlaku.

B. Saran

1. Hukum harus ditegakkan kepada siapa saja yang melanggar peraturan Undang-Undang dengan sebenar-benarnya dan seadil-adilnya tidak memandang bulu.
2. Kepada yang terhormat untuk satlantas Polrestabes Surabaya agar menambah personil dilapangan untuk fokus kepada pelanggar lalu lintas.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3. Kepada yang terhormat petugas satlantas Polrestabes Surabaya agar profesional dan menindaklanjuti kasus pelanggaran lalu lintas terutama pengendara ojek *online* yang mengganakan ponsel, agar merasakan efek jera dan agar tidak mengulangi lagi.
4. Kepada pengendara ojek *online* sebaiknya mengutamakan keselamatan diri sendiri dan pengendara yang lain dengan cara berkendara yang baik dan benar dan tidak melanggar peraturan Undang-Undang.
5. Kepada perusahaan ojek *online* agar memberikan sosialisasi cara menggunakan fitur dari perusahaan secara benar dan tepat kepada pengendara baru. Sehingga pengendara tidak ada lagi yang melanggar dan beralasan tidak mengetahui peraturan Undang- Undang Lalu Lintas dan AngkutanJalan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR PUSTAKA

Penyusun, Tim Grasindo, 2007, *UUD 1945 dan Amandemennya,* Jakarta:Grasindo.

Kurniawan, Agung Cahyadi. 2005. *Kinerja Polri Dalam Menindaklanjuti Laporan Masyarakat Tentang Tindak Pidana (studi kasus Batu),* Malang: Skripsi.

Kunarto. 1996. *Merenungi Kritik Terhadap Polri.* Jakarta: PT.Cipta Manunggal.

Bakkar, Abu Iskandar. 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.* Jakarta: Dapartemen Perhubungan Indonesia.

Daud, Muhammad Ali. 2017. *Hukum Islam.* Depok: Rajawali Pres.

Ghozali, M. Lathoif Ghozali, et al. 2019.*Fiqih Lalu Lintas.*Surabaya:UIN Sunan Ampel Press.

Mun'im, Abdul Saleh. 2002. *Hubungan Kerja Al-fiqh dan Al-qowa'id Al-fiqihiyah Sebagai Metode Hukum Islam.* Yogyakarta: Nadi Pustaka tt.

Al, Abidin dan Nata. 2009. *Metodelogi Studi Islam.* Jakarta: Rajawali Press.

Lexy, J. Meleong. 2013. *Metodelogi Studi Kualitatif.* Bandung: PT.Remaja Rosdakarya.

Hadi, Sutrisno. 1980. *Metodelogi Research.* Yogyakarta: Gajahmada.

Joko, P. Subagyo. 2004. *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktik.* Jakarta: PT.Rineke Cipta.

Farih, Amin. 2008. *Kemaslahatan dan Ppembaharuan Hukum.* Semarang: Walisongo Press.

Asmawi. 2013. *Perbandingan Ushul Fiqh.* Jakarta: Amzah.

Musri, Ahmad Husain Jauhar. 2013. *Maqasid Al-Shari'ah.* Jakarta: Amzah.

Haq, Hamka Al-Shatibi. 2007. *Aspek Teologis Konsep Maslahah dalam Kitab Al-Muwafaqit.* Jakarta: Erlangga.

Irwan. 2013.*Metodologi Penelitian Hukum.* Labuhan Batu.

Iskandar, Abubakkar. 1996. *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dapertemen Perhubungan Indonesia.* Jakarta.

Kunarto. 1996.*Merenungu Kritik Terhadap Polri*, Jakarta: PT. Cipta Manunggal

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Subagyo, P. Joko. 2004.*Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek.*Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Grsindo, Tim Penyusun.2007. *UUD 1945 dan Amandemennya*. Jakarta: Grasindo.

Djazuli. A. 1997. *Fiqh Jinayah.* Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Muslich, Ahmad Wardi, 2006.*Pengantar dan Asas Hukum Pidana Islam-fiqh Jinayah,* Jakarta: Sinar Grafika.

Abu Al-Hasan Ali Al-Mawardi. 1996.*Kitab Al-Ahkan As-Sulthaniyah,* Beirut: Dar Al-Fikr.

Naning, Ramdlon, 1983, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas,* Surabaya: Bina Ilmu.

Poernomo, Bambang, 2002.*Dalam Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia.

Soekanto, Soejono, 1983.*Penanggulangan Kejahatan,* Bandung: Alumni,

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Wawancara. Bribda Yoga Kristanto. Satlantas Polres Surabaya. Surabaya: 16 September 2020

Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, 2019. Surabaya dalam Angka 2019, Surabaya: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya.

Atmasasmita, Romli, 1995.*Teori dan Kapita Slekta Kriminologi,* Bandung: PT. Eresco.

Susanto, Anton, 2004. *Kepolisian Dalam Upaya Penegakan Hukum di Indonesia* Jakarta: rineke cipta.

Rifan Hardika Fajar Ardianto, 2015. *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Dalam Transportasi Online*, Surakarta: Serambi Hukum.

Tim Grasindo, 1970. *Undang-Undang Dasar 1945*. Indonesia: Grasindo.

Mahrus, Ali, 2012.*Dasar-Dasar Hukum Pidana.* Jakarta: Sinar Grafika.

Dapartemen Agama Republik Indonesia, 2010. *Al-Quran dan Terjemah,*Kudus: Menara Kudus.

Nurul,Irfan,2013. *Fiqh Jinayah.* Jakarta: Amzah.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id