

PENYELESAIAN SENGKETA TRANSPORTASI BERBASIS *ONLINE* DAN KONVENSIONAL DALAM PERSPEKTIF SOSIOLOGI HUKUM ISLAM (Studi di Bandar Lampung)

H. M. Wagianto

**Dosen Fakultas Syariah UIN Raden Intan Lampung
Jl Endro Suratmin Sukarame Bandar Lampung**

Email: maimun@radenintan.ac.id

Abstrak: Perkembangan dibidang transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat pengguna transportasi itu sendiri. Berbagai alat transportasi seperti kendaraan roda dua, roda tiga, roda empat, kendaraan untuk pribadi, angkutan kota dan pedesaan atau ekspedisi seperti truck, tronton. Dalam lingkup tulisan ini hanya angkutan orang dan barang yang berbasis konvensional dan on line.. Mengingat persoalan transportasi ini masih baru dan payung hukumnya belum secara menyeluruh mengaturnya, maka tidak jarang diberbagai daerah, terutama di kota-kota besar di Indonesia, khususnya di Kota Bandar Lampung.

Permasalahannya Bagaimana penyelesaian sengketa transportasi berbasis on line dan konvensional; Juga Bagaimana penyelesaian sengketa transportasi melalui pendekatan sosiologi hukum Islam. Adapun tujuannya antara lain untuk mengetahui bagaimana penyelesaian sengketa transportasi berbasis on line dan konvensional di Bandar Lampung; Untuk mengetahui bagaimana perspektif sosiologi hukum Islam dapat menjadi alternative penyelesaian secara non litigasi. Adapun metode penelitian melalui pendekatan yuridis empiris dan analisis data menggunakan deskriptif analisis untuk memberikan konklusi dari pembahasan ini.

Hasil Penelitian bahwa penyelesaian sengketa transportasi berbasis on line dan konvensional di Bandar Lampung. (1). Penyelesaiannya melalui musyawarah atau secara kekeluargaan. Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan memberikan jalan mediasi untuk menyelesaikan, sehingga tidak sampai persoalan sengketa transportasi masuk ke ranah Peradilan. (2). Sedangkan penyelesaian melalui pendekatan sosiologi hukum Islam adalah sebagai alternative untuk menyelesaikan sengketa transportasi. Melalui pendekatan al masalah al mursalah dengan metode *sulb*, maupun *qadba untuk* mencapai tujuan hukum memberikan kesejahteraan dan rasa keadilan pada masyarakat.

A. Pendahuluan

Perkembangan dibidang transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat pengguna transportasi itu sendiri. Berbagai alat transportasi digunakan oleh masyarakat pada prinsipnya untuk memudahkan perjalanan orang perorang atau barang dan jasa. Kemajuan ini dipicu salah satunya adalah transportasi yang berbasis on line. Mengingat persoalan

transportasi ini masih baru dan payung hukumnya belum secara menyeluruh mengaturnya, maka tidak jarang diberbagai daerah, terutama di kota-kota besara di Indonesia telah terjadi konflik yang berujung pada persoalan transportasi. Oleh karena itu perlu alternative pilihan untuk penyelesaian sengketa transportasi melalui pendekan non litigasi.

Oleh karena itu menjadi menarik apabila terjadi peristiwa hukum yang menyebabkan akan terganggunya faktor transportasi yang disebabkan oleh munculnya alat transportasi yang berbasis on line. Akibatnya transportasi konvensional perlahan, namun pasti akan tertinggal atas segalanya kalau tidak mengikuti perubahan dan perkembangan akan kemajuan dibidang transportasi.

Perubahan ini dikenal dengan *social engineering* atau *social planning*. Dan perubahan itu selalu dalam pengawasan *agent of change*.¹ Perubahan ini juga terjadi pada dunia transportasi, maka oleh karena itu perlu pemahaman tentang beberapa hal yang berkaitan dengan transportasi antara lain:

1. Bahwa penyelesaian atau pemecahan masalah dimaksudkan sebagai usaha mencari jalan keluar dari suatu kesulitan. Terdapat empat tahap pemecahan masalah yakni memahami masalah, merencanakan pemecahan, melaksanakan rencana, memeriksa kembali.²
2. Bahwa yang dimaksud sengketa dalam tulisan ini ialah sengketa yang terjadi antara transportasi berbasis *onlinedan* transportasi konvensional. Sengketa Transportasi berbasis *online* dan konvensional, adagium terjadi karena adanya benturan kepentingan. Sengketa yang dimaksud ialah perselisihan antara pengusaha transportasi berbasis *online*, meliputi Go-Jek, Grabb, Uber sebagai pengusaha transportasi menggunakan aplikasi dengan pengusaha transportasi

konvensional, antara lain Taxi Bandara, Trans Lampung, Siger Taxi dan Persatuan Ojek Bandar Lampung. Terjadi perselisihan, contoh kasus Go Jek dan Persatuan Ojek Bandar Lampung yang menjadi seturunya pihak pengemudi Go Jek di Pasar Pasir Gintung Bandar Lampung bulan September 2017 yang akhirnya demo ke pemerintah Kota Bandar Lampung.

3. Perlunya pemahaman tentang transportasi itu sendiri, yaitu perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Adapun transportasi dimaksudkan ada 3 macam, yaitu transportasi: darat, laut, dan udara.
4. Melihat fenomena transportasi dimasa yang akan datang sebagaimana pengertian tentang perspektif adalah sudut pandang, tinjauan pembahasan dan analisis.³ maksudnya adalah bahwa dalam penyelesaian persoalan transportasi yang berbasis on line tidak harus melalui jalur litigasi semata, melainkan dapat dilakukan melalui pendekatan sosiologi hukum. secara teoritis analitis dan empiris meyoroti pengaruh gejala sosial lain terhadap hukum, dan sebaliknya.⁴ Kaitannya dengan sosiologi hukum Islam adalah berlandaskan kepada pendekatan *qias, al maslahah al mursalah* dan *al-urfi*. Hal ini dapat dijadikan

¹ Sabian Utsman, *Dasar-dasar sosiologi hukum*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, h. 188

²Muchlisin Riadi, Pengertian dan Tahapan Pemecahan Masalah, <http://www.kajianpustaka.com>, (akses internet tanggal 25 April 2017, Jam 22:12 WIB).

³Peter Salim dan Yeni Salim, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*, (Jakarta: Modern English,), h. 691

⁴ Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), h. 25

pijakan menuju perspektif hukum Islam yang elastik dan mampu menjawab persoalan hukum yang terus berkembang.

Selanjutnya manusia sebagai pembuat undang-undang organisasi, maka tidak dapat dilepaskan dari pengaruh lingkungan (environment) yang berupa pola tingkah laku tertentu dari masyarakat.⁵ Bahwa pengaruh lingkungan perlu mendapat perhatian yang serius untuk dalam penyelesaian sengketa transportasi berbasis *online* dan transportasi konvensional, khususnya di Bandar Lampung.

B. Pembahas

1. Transportasi Berbasis Online dan Konvensional

Dunia transportasi dapat dipahami sebagai perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain yang digerakan oleh mesin dan dikemudikan oleh seseorang sesuai dengan tujuan transportasi. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*).⁶

Transportasi berbasis *online* (dalam jaringan/daring atau keadaan gadget yang terkoneksi atau terhubung ke jaringan internet) dan konvensional. Transportasi berbasis *online* (TBO).

Pada penyelenggaraan transportasi di Indonesia dan khususnya di Bandar Lampung tidak sedikit terjadi gesekan kepentingan antar pengemudi transportasi online maupun konvensional yang terkadang dipicu dari para penumpang

itu sendiri. Atas berbagai kepentingan atau saling berebut penumpang, maka ada beberapa sengketa yang terjadi antara transportasi berbasis *online* dan transportasi konvensional. Sengketa Transportasi berbasis *online* dan konvensional, adagium terjadi karena adanya benturan kepentingan. Sengketa yang dimaksud ialah perselisihan antara pengusaha transportasi berbasis *online*, meliputi Go-Jek, Grabb, Uber sebagai pengusaha transportasi menggunakan aplikasi dengan pengusaha transportasi konvensional, antara lain Taxi Bandara, Trans Lampung, Siger Taxi dan Persatuan Ojek Bandar Lampung. Terjadi perselisihan, contoh kasus Go Jek dan Persatuan Ojek Bandar Lampung yang menjadi seturunya pihak pengemudi Go Jek di Pasar Pasir Gintung Bandar Lampung yang akhirnya demo ke pemerintah Kota Bandar Lampung. Hasil observasi pada bulan September 2017.

Berdasarkan keterangan di atas dapat dijadikan pijakan awal yang melatar belakangi sengketa transportasi di Bandar Lampung. Ada beberapa alternative dalam tahapan penyelesaian antara lain: memahami masalah, merencanakan pemecahan, melaksanakan rencana, memeriksa kembali.⁷

Upaya penyelesaian masalah dalam hal sengketa transportasi berbasis online dan konvensional ditinjau dari perspektif sosiologi hukum.

Perspektif dimaksudkan adalah sudut pandang, tinjauan pembahasan dan analisis.⁸ Sedangkan pemahaman tentang sosiologi hukum adalah merupakan suatu ilmu pengetahuan

⁵ Esmi Warassih, *Pidato Pengukuhan Guru Besar FH Undip*, Semarang, 2001, dan dikutip kembali oleh Ali Mansyur, *Pandan wangi Yogyakarta*, 2007, h. 219

⁶ Sution Usman Adji, dkk. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Jakarta: Aneka Cipta, 1990), h. 12

⁷ Muchlisin Riadi, *Pengertian dan Tahapan Pemecahan Masalah*, <http://www.kajianpustaka.com>, (akses internet tanggal 25 April 2017, Jam 22:12 WIB).

⁸ Peter Salim dan Yeni Salim, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Kontemporer*, (Jakarta: Modern English), h. 691

yang secara teoritis analitis dan empiris meyoroti pengaruh gejala sosial lain terhadap hukum, dan sebaliknya.⁹ Oleh karena itu, apabila dikaitkan dengan sosiologi hukum Islam, maka dapat dipahami, bahwa penyelesaian sengketa antar pihak-pihak, seperti transportasi berbasis online dan konvensional dapat dilakukan melalui metode non litigasi, yakni bisa melalui pendekatan hukum adat atau kearifan lokal dan atau melalui pendekatan keagamaan, antara lain melalui jalan perdamaian dengan landasan hukum Islam merujuk pada Al-qur'an, as-sunnah, ijma' dan *qias*, *al maslahah al mursalah* dan *al-urfi*.

Perspektif sosiologi hukum dalam kajian teoritis dapat dijadikan landasan untuk menganalisis persoalan hukum terkait sengketa transportasi, maka perlu klasifikasi hukum sebagaimana dikemukakan oleh Nonet dan Selznick seorang ahli sosiologi hukum sebagaimana table berikut ini:

Tabel 1:

⁹ Soerjono Soekanto, *Pokok-Pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), h. 25

Macam	Hukum represif	Hukum Otonom	Hukum Responsif
Tujuan	Ketertiban	Legalitas	Kompetensi
Legitimasi	Ketahanan sosial dan tujuan negara (<i>raison de 'etat</i>)	Keadilan procedural	Keadilan substantif
Peraturan	Keras dan rinci namun berlaku lemah terhadap pembuat hukum	Luas dan rinci, mengikat penguasa dan yang dikuasai	Subordinat dari prinsip dan kebijakan
Pertimbangan	Ad hoc, memudahkan mencapai tujuan dan bersifat particular	Sangat melekat pada otoritas legal, rentan terhadap formalism dan legalisme	Purposif (berorientasi tujuan) perluasan kompetensi kognitif
Diskresi	Sangat luas dan oportunistik	Dibatasi oleh peraturan, delegasi yang sempit	Luas tetapi sesuai dengan tujuan
Paksaan	Ekstensif, dibatasi secara lemah	Dikontrol oleh batasan-batasan hukum	Pencarian positif bagi berbagai alternatif, seperti insentif sistem kewajiban yang mampu bertahan sendiri
Moralitas	Moralitas komunal, moralisme hukum, moralitas perbatasan	Moralitas kelembagaan yakni dipenuhi dengan integritas proses hukum	Moralitas sipil, moralitas kerjasama
Politik	Hukum sub ordinat terhadap politik kekuasaan	Hukum independen dari politik, pemisahan kekuasaan	Terintegrasinya hukum dan politik, keberpaduan kekuasaan
Harapan dan Ketaatan	Tanpa syarat, ketidak taatan per se di hukum sebagai pembangkang	Penyimpangan peraturan yang dibenarkan, untuk menguji validitas undang-undang atau pemerintah	Pembangkangan dilihat dari aspek bahaya substantif, dpandang sebagai gugatan terhadap legitimasi
Partisipasi	Pasif, kritik dilihat sebagai ketidaksetiaan	Akses dibatasi oleh prosedur baku, munculnya kritik atas hukum	Akses dierbesar dengan integrasi advokasi hukum dan sosial

Tabel 1: Tiga Hukum Menurut Nonet dan Selznick¹⁰

¹⁰ Yesmil Anwar dan Adang, *Pengantar Sosiologi Hukum*, (Jakarta: PT Grasindo, 2011), h. 164-165

Data diolah oleh peneliti Tahun 2018

Tabel di atas memberikan reasoning hukum tentang bagaimana tahapan penyelesaian sengketa transportasi yang berbasis online dan konvensional, khususnya di wilayah hukum Kota Bandar Lampung. Alternatif penyelesaian melalui pendekatan litigasi maupun non litigasi, maka setidaknya klasifikasi atau penggolongan hukum dapat dijadikan acuan dalam menjawab persoalan hukum.

2. Beberapa Peraturan Hukum Terkait Transportasi Berbasis Online dan Konvensional.

Pengangkutan di Indonesia diatur dalam KUH Perdata pada Buku Ketiga tentang perikatan, kemudian dalam KUH Dagang pada Buku II titel ke V yaitu mengenai definisi-definisi mengenai perjanjian-perjanjian pemuatan menurut waktu (*tijlberrechting*) dan menurut perjalanan (*reis-berrechting*).⁸ Selain itu pemerintah telah mengeluarkan kebijakan di bidang transportasi darat yaitu dengan dikeluarkannya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai Pengganti UU No. 14 Tahun 1992, serta Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan yang masih tetap berlaku meskipun PP No. 41 Tahun 1993 merupakan peraturan pelaksanaan dari UU No. 14 tahun 1992 dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa Pada saat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang

tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.

Alat transportasi merupakan salah satu kemajuan teknologi yang membantu manusia dalam berbagai kegiatan sehari-hari dalam menempuh perjalanan ke suatu tempat. Transportasi dapat berupa mobil pribadi, taxi, angkutan umum, kereta api, kapal laut bahkan pesawat terbang. Berbagai alat transportasi tersebut merupakan hasil dari pemikiran akal manusia dalam mempermudah seseorang mencapai tujuan yang jaraknya jauh dengan waktu yang relatif lebih singkat atau cepat. Menyadari pentingnya peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, lancar dan berbiaya murah.¹¹

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi. Karenanya sistem transportasi perlu diperhatikan secara serius agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien

¹¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998), h. 7

dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa. Bagi masyarakat transportasi memiliki manfaat yang sangat besar, yaitu sangat berperan dalam mendukung segala bentuk aktifitas sehari, ataudapat dikatakan transportasi memiliki banyak dimensi dan urgensi. Pentingnya peran dan fungsi transportasi tersebut sebab terkait dengan mobilitas masyarakat dengan berbagai bentuk kepentingan dan keperluan hidup, misalnya kepentingan bisnis, pendidikan, pariwisata, kegiatan pemerintahan dan lain-lain.¹²

Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Hal tersebut karena dimungkinkan tidak dapat terpenuhinya kebutuhan manusia dalam satu lokasi. Oleh karenanya manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan. Secara umum pengangkutan memiliki tujuan untuk memindahkan baik orang maupun barang untuk meningkatkan nilai daya guna dari orang maupun barang tersebut.¹³

Pada kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di pedesaan. Tata kota berperan penting menciptakan ruang transportasi. Penelitian Eastern Asia Society of Transport Study

¹² Ahmad Zazili, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang pada Transportasi Udara Niaga Berjadwal Nasional*, dalam *Tesis Program Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Diponegoro*, (Semarang: Undip, 2008), h. 19

¹³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2000), h. 45

(EASTIS) tentang transportasi Megacities East Asia, memperlihatkan terjadinya kecenderungan banyak negara mulai meninggalkan perencanaan kota yang berdasarkan jalan (*road based*) semata. Reorientasi yang sedang berlangsung di kota padat penduduk seperti Seoul, Taipei, Bangkok, dan Manila, terjadi karena dulu kemacetan lalu lintas hampir selalu disikapi dengan usaha membangun jalan baru akhirnya justru menambah kemacetan. Anthony Downs melalui penelitiannya tahun 1904 menyatakan bahwa pembangunan jalan baru berapapun panjangnya tak akan menyelesaikan masalah kemacetan di kota-kota besar. Solusi tersebut hanya akan menimbulkan tiga masalah baru, yakni ruang (*spatial*), waktu (*time*), dan moda transportasi. Pembinaan transportasi perkotaan dengan reintegrasi tata ruang masih mungkin dilakukan melalui kebijakan bertahap (*incremental*). Salah satunya dengan cara memberdayakan dan memaksimalkan prasarana/ sarana transportasi yang telah ada, serta mengatur kembali pusat-pusat kegiatan perkotaan.¹⁴

Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan. Banyak hal dalam transportasi mengalami perubahan dari segi operasional dan investasi. Adapun fenomena baru yang terjadi pada angkutan umum moda ini yaitu fenomena taksi berbasis *online*. Revolusi transportasi tersebut mampu membantu masyarakat menemukan cara terbaik untuk mencapai tujuan. Tak hanya di Indonesia, transportasi secara global pun sedang mengalami perubahan. Kemajuan teknologi mulai

¹⁴Bambang Susantono, *Revolusi Transportasi*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2014), h. 3-12

menciptakan berbagai jenis alat angkut yang lebih besar, lebih cepat, dan lebih efisien. Konvergensi antara teknologi dan informasi dan transportasi semakin mendorong percepatan implementasi sistem transportasi berbasis teknologi.¹⁵

3. Transportasi Dalam Pandangan Sosiologi Hukum

Transportasi dalam potret sosiologi hukum merupakan fenomena transportasi di Indonesia setelah kehadirannya yang berbasis *online* ini merupakan fenomena perkembangan dunia transportasi dan komunikasi di seluruh dunia pada umumnya. Perkembangan transportasi dan komunikasi tidak lepas dari kemajuan *science*, dan teknologi yang semakin berkembangnya inovasi, semakin maju, dan canggih pula moda transportasi dan komunikasi yang ada di masyarakat.¹⁶

Berbeda dengan transportasi konvensional biasanya, transportasi berbasis aplikasi ini menggunakan milik pribadi sebagai alat transportasinya. Aplikasi taksi berbasis *online* ini menawarkan lebih banyak kemudahan dibandingkan taksi konvensional biasa seperti kemudahan dalam pembayaran dan juga relatif lebih murah dibandingkan dengan biaya taksi konvensional. Kemudahan yang ditawarkan menyebabkan dampak yang luar biasa terhadap kondisi sekarang. Hadirnya transportasi berbasis *online* ini tentunya membuat usaha transportasi konvensional serta aspek ekonomi dan lingkungan perkotaan mengalami dinamika perubahan. Kebijakan pemerintah dan perusahaan transportasi konvensional menjadi suatu hal yang sangat penting karena dapat menciptakan kondisi iklim persaingan usaha yang sehat.

Persaingan merupakan sebagai suatu proses sosial, baik individu atau kelompok mencari keuntungan melalui bidang-bidang kehidupan yang pada suatu masa tertentu menjadi pusat perhatian umum.¹⁷

Keberadaan transportasi *online* yang berintegrasi dengan sistem teknologi dan informasi merupakan fenomena baru dalam masyarakat. Suatu inovasi baru yang tidak pernah terbayangkan sebelumnya oleh banyak orang memiliki potensi besar untuk menimbulkan kontroversi. Perselisihan atau persaingan antara pelaku jasa transportasi *online* dan konvensional terapat pula yang berujung pada tindak pidana. Berdasarkan berita yang dirilis Tribunnews, seorang wanita yang merupakan mitra go-jek telah dinaniaya oleh seseorang yang berprofesi sebagai tukang ojek pangkalan. Masalah selanjutnya adalah kontroversi seputar perjanjian kemitraan yang mengikat PT Go-Jek Indonesia dengan mitra Go-Jek serta masalah-masalah lainnya. Permasalahan yang sempat menyita perhatian publik serta menimbulkan kontroversi yang menggemparkan diberbagai media adalah ketika Menteri Perhubungan Indonesia yang mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015. Surat pemberitahuan tersebut dianggap sebagai bentuk peraturan yang bersifat imperatif bagi perusahaan transportasi berbasis *online* agar tidak menjalankan usahanya.¹⁸

¹⁵*Ibid.*, h. vii-viii

¹⁶ Andika Wijaya, *Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), h. 1

¹⁷Rinato Adi, *Sosiologi Hukum: Kajian Hukum secara Sosiologis*, (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2012), h. 49

¹⁸ Andika Wijaya, *Op.Cit.*, h. 2-5

4. Beberapa Penyebab Terjadinya Konflik Transportasi Yang Berbasis Online Dan Konvensional Dalam Kajian Sosiologi Hukum

Benturan kepentingan yang muncul dari fenomena transportasi *online* dan konvensional bahkan berujung pada kejadian-kejadian tidak diinginkan yang berkaitan dengan munculnya tindakan-tindakan vandalisme. Para pelaku bisnis tersebut tidak hanya berdebat keras tentang posisi hukum transportasi *online* ternyata juga terpancing ke arah bentrok secara fisik.¹⁹

Persaingan dalam dunia usaha merupakan hal yang lazim. Namun persaingan antara TK dan TBO tampaknya merupakan persaingan yang tidak seimbang. Ketidakseimbangan tersebut tampak dari persoalan tarif, pengenaan pajak, uji KIR, dan pul parkir kendaraan. Kelebihan dan keunggulan TBO inilah yang pada akhirnya menggeser eksistensi TK, yakni sebagai berikut:

- a. Dari segi tarif, TBO lebih murah karena tarif didasarkan pada jarak yang ditarik garis lurus pada peta digital, sementara TK lebih berbasis pada jarak yang sesungguhnya di lapangan. Pada sisi lain, TBO tidak dibebani pajak, uji KIR, dan hal lainnya, sementara pelaku TK tetap harus membayar pajak dan pungutan resmi lainnya. Sebagian pengamat menganggap perang tarif ini sebagai *predatory pricing* yang tidak sehat dan sudah selayaknya diatur oleh Pemerintah sebagai regulator. Faktor harga akhir di tingkat konsumen inilah yang menjadi penyebab utama TBO lebih murah dibandingkan dengan TK.
- b. Hal lain yang menjadi kelebihan TBO adalah pihak operator tidak

memerlukan ruang untuk dijadikan pul parkir kendaraan. Kendaraan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengemudi atau pemilik TBO. Berbeda dengan perusahaan taksi konvensional yang harus membeli atau menyewa lahan untuk memarkir kendaraan khususnya pada waktu malam hari. Bagi TK, hal ini merupakan *cost* yang harus diperhitungkan dalam harga akhir yang dikenakan kepada konsumen.

- c. Pada sisi keamanan penumpang, sistem TBO dirasa lebih aman, di mana tingkat kriminalitasnya relatif masih rendah. Konsumen bisa langsung melihat identitas pengemudi dan plat mobil TBO. Secara umum, identitas pengemudi dalam TBO bisa dilacak selama 24 jam. Demikian juga dari aspek cara pembayaran. TBO sudah menerapkan transaksi non-tunai seperti GoPay untuk GoCar dan Gojek sehingga memudahkan konsumen dalam melakukan pembayaran transaksi. Sistem ini menghemat waktu konsumen karena tidak perlu lagi menunggu uang kembalian dari pengemudi seperti yang terjadi pada TK. Cepat atau lambat, perusahaan-perusahaan yang tidak adaptif dengan perkembangan teknologi akan tergilas oleh kemajuan teknologi tersebut, tidak memandang ukuran perusahaan kecil ataupun besar.²⁰
- d. Pada Desember 2015, Menteri Perhubungan Ignasius Jonan mengeluarkan larangan operasi bagi kendaraan bermotor bukan

¹⁹*Ibid.*, h. 5

²⁰ Rohani Budi Prihatin, *Konflik Sosial Transportasi Konvensional Versus Transportasi Berbasis Online*, dalam *Majalah Info Singkat*, (Vol. IX, No. 07/I/Puslit/April/2017), h. 10

angkutan umum yang berbasis aplikasi *online* karena perusahaan-perusahaan tersebut tidak memenuhi ketentuan regulasi angkutan umum. Larangan tersebut tertuang dalam Surat Pemberitahuan Nomor UM.3012/1/21/Phb/2015 yang ditandatangani oleh Menteri Perhubungan tertanggal 9 November 2015. Tidak sampai 24 jam, larangan tersebut dicabut kembali setelah mendapat intervensi dari Presiden Joko Widodo. Hanya berjarak beberapa bulan kemudian, tepatnya 22 Maret 2016, giliran sejumlah sopir taksi konvensional berdemo di jalan-jalan di Jakarta untuk menuntut pelarangan beroperasinya angkutan umum berbasis *online*. Yang lebih menyedihkan, terjadi bentrokan antara pengemudi taksi reguler dan pengemudi Transportasi Berbasis *Online* (selanjutnya disingkat TBO).²¹

Berdasarkan aturan yang ada, TBO dinilai tidak memenuhi ketentuan sebagai angkutan umum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Walau tidak sesuai dengan regulasi, fenomena TBO tetap marak di perkotaan. Maraknya TBO menunjukkan adanya keinginan masyarakat mencari alternatif transportasi yang murah dan cepat sebagai respons terhadap buruknya layanan transportasi umum yang disediakan pemerintah. Harus diakui, perkembangan teknologi ala TBO semakin mempermudah konsumen dalam memilih angkutan yang sesuai dengan keinginan mereka.²²

²¹ Rohani Budi Prihatin, *Dampak Sosial Transportasi Berbasis Online*, dalam *Majalah Info Singkat*, (Vol. VIII, No. 07/I/P3DI/April/2016), h. 9

²²*Ibid.*

Fenomena usaha transportasi berbasis aplikasi melalui media internet seperti Go-Jek, Grab Car, Uber dan sebagainya merupakan bentuk perkembangan baru atas usaha transportasi jalan yang ada. Demikian pula perjanjian transportasi *online* yang juga berlaku sebagai perkembangan baru (inovasi) dari perjanjian pengangkutan konvensional. Berdasarkan fakta yang ada, bentuk perjanjian pengangkutan orang dan/atau barang secara konvensional adalah tertulis, yakni 'tinta dan kertas'. Dalam hal ini pembedaannya adalah bahwa perjanjian transportasi *online* merupakan kontrak elektronik, yaitu suatu perjanjian yang dibuat melalui serangkaian perangkat dan prosedur elektronik. Dengan demikian, perjanjian transportasi berbasis aplikasi merupakan sebuah inovasi yang berasal dari sintesis antara UU No. 22 Tahun 2009 dengan UU No. 11 Tahun 2008.

Pada optik sosiologi hukum ada peristiwa hukum yang menjadi fenomena transportasi berbasis aplikasi *online* ini erat berhubungan dengan kegiatan pengangkutan yang secara yuridis merujuk pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Hal ini jelas memberikan definisi tentang pengangkutan, namun Undang-Undang tersebut tidak memberikan gambaran yang jelas mengenai transportasi yang bersifat *online* yang dihubungkan dengan Undang-Undang ITE sebagai wadah aplikasi *online* tersebut. Maka dari itu pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan membahas suatu permasalahan yang muncul karena adanya perkembangan teknologi yang dikaitkan dengan aplikasi *online*. Maka dari itu Kementerian Perhubungan membuat suatu peraturan yang tujuannya untuk membuat gambaran yang jelas tentang transportasi

berbasis aplikasi tersebut dan juga memberikan ketentuan-ketentuan dan payung hukum terhadap transportasi berbasis aplikasi ini dengan mengeluarkan Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016.²³

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dicabut Mahkamah Agung (MA). Majelis menilai peraturan itu bertentangan dengan aturan yang lebih tinggi. MA mencabut 14 pasal dalam Permenhub tersebut. Putusan itu diketok oleh hakim agung Supandi, hakim agung Is Sudaryono, dan hakim agung Hary Djatmiko. Berikut 4 pertimbangan majelis sebagaimana dikutip dari website MA, Selasa (22/8/2017):

- a. Angkutan sewa khusus berbasis aplikasi *online* merupakan konsekuensi logis dari perkembangan teknologi informasi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan perjalanan dengan harga yang relatif murah dan tepat waktu.
- b. Fakta menunjukkan kehadiran angkutan sewa khusus telah berhasil mengubah bentuk pasar dari monopoli ke persaingan pasar yang kompetitif, dengan memanfaatkan keunggulan pada sisi teknologi untuk bermitra dengan masyarakat pengusaha mikro dan kecil dengan konsep *sharing economy* yang saling menguntungkan dengan mengedepankan asas kekeluargaan sebagaimana

amanat Pasal 33 ayat (1) UUD 1945.

- c. Penyusunan regulasi di bidang transportasi berbasis teknologi dan informasi seharusnya didasarkan pada asas musyawarah mufakat yang melibatkan seluruh stakeholder di bidang jasa transportasi sehingga secara bersama dapat menumbuhkan-kembangkan usaha ekonomi mikro, kecil dan menengah, tanpa meninggalkan asas kekeluargaan.
- d. Dalam permohonan keberatan hak uji materiil ini, Mahkamah Agung menilai objek permohonan bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, sebagai berikut:
 - 1). bertentangan dengan Pasal 3, Pasal 4, Pasal 5 dan Pasal 7 UU Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah. Karena tidak menumbuhkan dan mengembangkan usaha dalam rangka membangun perekonomian nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan usaha mikro, kecil, dan menengah.
 - 2). bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus. Menyatakan pasal:
 - a). Pasal 5 ayat (1) huruf e.
 - b). Pasal 19 ayat (2) huruf f dan ayat (3) huruf e.
 - c). Pasal 20.

²³ Timothy K. L. Tobing, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Transportasi Berbasis Aplikasi Menurut Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2008*, dalam *Lex Crimen*, (Vol. VI/No. 5/Jul/2017), h. 120-124

- d). Pasal 21.
- e). Pasal 27 huruf a.
- f). Pasal 30 huruf b.
- g). Pasal 35 ayat (9) huruf a angka 2 dan ayat (10) huruf a angka 3.
- h). Pasal 36 ayat (4) (10) huruf a angka 3.
- i). Pasal 43 ayat (3) huruf b angka 1 sub huruf b.
- j). Pasal 44 ayat (10) huruf a angka 2 dan ayat (11) huruf a angka 2
- k). Pasal 51 ayat (3), huruf c.
- l). Pasal 37 ayat (4) huruf c.
- m). Pasal 38 ayat (9) huruf a angka 2
- n). Pasal 66 ayat (4)

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek, tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat, putus majelis dalam sidang yang tidak dihadiri para pihak tersebut.²⁴

Beberapa landasan hukum di atas telah memberikan dasar hukum transportasi di Indonesia. Sebagai landasan hukum yang harus ditaati oleh para pihak yang terlibat dalam usaha angkutan orang dan barang dengan basis online dan konvensional.

4. Kajian Teoritis Terkait Penyelesaian Sengketa Transportasi

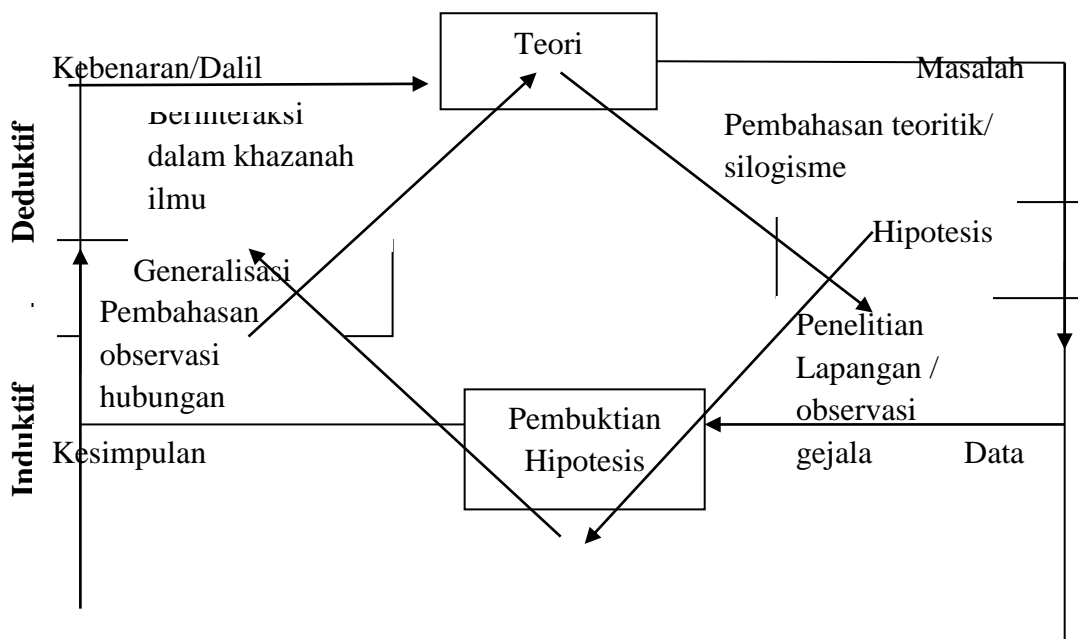
Kerangka Teoritis dimaksudkan sebagai pijakan utama dan mula-mula dalam berfikir ilmiah serta awal yang bermakna untuk menghasilkan

temuan-temuan baru, sebagaimana digambarkan berikut:

Gambar 1: Teori Sebagai Langkah Berpikir Ilmiah²⁵

²⁴Andi Saputra, 4 Alasan MA Cabut Aturan Transportasi Online, <https://news.detik.com>, (akses internet tanggal 19/10/2017, jam 18:48)

²⁵ Muri Yusuf, *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan Penelitian Gabungan*, (Jakarta: Kencana, 2017), h. 22



Kerangka teoritis di atas dapat menuntun pada perumusan hipotesis, penyusunan instrumen, sempel serta teknik analisis yang digunakan.²⁶ Adapun teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Pada tataran hukum Islam bida ditempuh melalui landasan Al-maslaha al-mursalah dan al-Urf. Dilihat dari segi kemanfaatan dan kearifan lokal.
- b. Pada landasan teori sosiologi hukum dengan teorinya Roscoe Pound yakni *social engineering* bahwa hukum sebagai control sosial yang juga berfungsi sebagai alat pengubah masyarakat.²⁷ Selain itu, terdapat teori lain yang dikemukakan oleh Roscoe Pound, yakni *sociological jurisprudence* yang mengkaji bagaimana hukum harus diputuskan dalam pengadilan-pengadilan. Pound menganjurkan hukum dipelajari sebagai suatu

proses yang dibedakan dengan hukum yang tertulis. Maka dengan demikian, *sociological jurisprudence* meyakini bahwa aturan-aturan hukum harus dipandang sebagai pedoman untuk mencapai hasil-hasil yang dianggap adil oleh masyarakat dan tidak sebagai kerangka yang kaku, tujuan-tujuan sosial yang dilayani oleh hukum lebih diutamakan daripada sanksinya.²⁸ Pound memandang bahwa problem utama yang menjadi perhatian dari para praktisi sosiologi hukum ialah bagaimana mendorong pembuat hukum menafsirkan dan menerapkan aturan-aturan hukum yang lebih mengacu pada fakta-fakta sosial dari hukum yang diterapkan.²⁹ Pokok pikiran Pound sebagai berikut:

- 1). Lebih menelaah akibat-akibat sosial yang aktual dari adanya

²⁶Ibid., h. 368

²⁷Zainuddin Ali, *Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), h. 24

²⁸ Rinato Adi, Op.Cit., h. 23

²⁹Yesmil Anwar dan Adang, Op.Cit., h.

- lembaga-lembagahukum dan doktrin-doktrin hokum
- 2). Mengajukan studi sosiologis untuk mempersiapkan perundang-undangan dan menganggap hukum sebagai suatu lembaga sosial yang dapat diperbaiki oleh usaha-usaha yang bijaksana dalam menemukan cara-cara terbaik untuk melanjutkan dan membimbing usaha-usaha tersebut
 - 3). Untuk menciptakan efektivitas cara dalam membuat peraturan perundang-undangan dan memberi tekanan kepada hukum untuk mencapai tujuan-tujuan sosial (tidak ditekankan pada sanksi).³⁰

Selain hukum alam yang merupakan basis intelektual dari sosiologi hukum, ialah sebagai berikut:

Tabel 2: Aliran-Aliran yang Mempengaruhi Sosiologi Hukum³¹

Aliran	Faktor yang Relevan
Aliran hukum alam (Aristoteles, Aquinas, Grotinus)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hukum dan moral 2. Kepastian hukum dan keadilan yang dianggap sebagai tujuan dan syarat utama dari hokum
Madzhab Formalisme	<ol style="list-style-type: none"> 1. Logika dan hukum 2. Fungsi keajegan dari hukum 3. Peranan formal dari penegakan hokum
Madzhab	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kerangka

³⁰*Ibid.*, h. 143

³¹*Ibid.*, h. 120-121

kebudayaan dan sejarah (Von Savigny, Maine)	<ol style="list-style-type: none"> 2. Hubungan hukum dengan sistem hukum 3. Hukum dan perubahan-perubahan social
Aliran Utilitarianism dan <i>sociological Jurisprudence</i> (Bentham, Jhering, Ehrlich, dan Pound)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Konsekuensi sosial dan hukum 2. Penggunaan yang tidak wajar dari pembentukan undang-undang 3. Tujuan-tujuan social
Aliran <i>Sociological Jurisprudence</i> dan <i>Legal Realism</i> (Ehrlich, Pound, Holmes, Llewelyn, Frank)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hukum sebagai pengadilan sosial 2. Faktor politik dan kepentingan dalam hukum 3. Stratifikasi sosial dan hukum 4. Hubungan hukum tertulis dengan hukum yang hidup 5. Hukum dan kebijakan umum 6. Segi prikemanusiaan dari hukum 7. Studi tentang keputusan pengadilan

	dan pola perilaku hakim
--	-------------------------

Teori di atas dapat memberikan dijadikan pijakan berpikir dalam penyelesaian beberapa sengketa hukum, khususnya dibidang transportasi baik berbasis *online* maupun berbasis konvensional. Selanjutnya dapat dilihat dari sisi Hukum Islam sebagai berikut:

5. Transportasi dalam Islam

Alat transportasi adalah salah satu kebutuhan hidup manusia. Kemajuan yang semakin pesat membuat alat transportasi menjadi kebutuhan primer saat ini. Seakan manusia tidak dapat hidup tanpanya. Al-Qur'an pun tak lupa membicarakan tentang alat transportasi. Ada beberapa alat transportasi yang disebut secara khusus dalam al-Qur'an seperti kapal dan binatang tunggangan. Binatang itu mencakup unta, kuda, keledai, dan lain-lain.

Al-ijarah atau *ijara* menurut pengertian syara' adalah suatu jenis akad untuk mengambil manfaat dengan jalan penggantian. Pada pembiayaan ijarah, objek transaksinya adalah jasa, baik manfaat atas barang maupun manfaat atas tenaga kerja. Pada dasarnya, prinsip *ijarah* sama saja dengan prinsip jual beli tapi perbedaannya terletak pada objek transaksinya. Bila pada jual beli objek transaksinya barang, sedangkan pada *ijarah* objek transaksinya adalah jasa. Karena itu tidak sah menyewakan pohon untuk buahnya, demikian pula menyewakan mata uang, makanan, dan barang yang dapat ditakar atau di timbang. karena barang-barang tersebut tidak dapat atau bukan untuk diambil manfaatnya kecuali dengan menggunakan barang itu sendiri. begitu juga menyewakan sapi, domba, atau onta untuk diambil

susunya. karena Penyewaan adalah kepemilikan manfaat.³²

Beberapa hal yang dapat dikategorikan sebagai ijarah diantaranya adalah Penyewaan Rumah untuk ditempati, kendaraan untuk dinaiki, komputer (sewa internet) atau dalam bentuk karya misalnya Insinyur dan kuli bangunan dalam rangka membuat Bangunan, penjahit, tukang cuci, dll. Pemilik yang menyewakan manfaat disebut Mu'ajjir (orang yang menyewakan) pihak lain yang menggunakan manfaat disebut Musta'jir (orang yang menyewa). dan barang yang diakadkan untuk diambil manfaat disebut Ma'jur. sedangkan jasa yang diberikan sebagai imbalan manfaat disebut *ajran* atau *ajru* (upah).

Ketika akad sewa menyewa telah berlangsung, maka penyewa sudah berhak mengambil manfaat dan orang yang menyewakan berhak pula mengambil upah, karena akad ini adalah mu'awadah (penggantian). Dalam Hukum Islam ada dua jenis ijarah, yaitu ijarah yang berhubungan dengan sewa jasa, yaitu mempekerjakan jasa seseorang dengan upah sebagai imbalan jasa yang disewa, dan Ijarah yang berhubungan dengan sewa aset atau properti, yaitu memindahkan hak untuk memakai dari aset atau properti tertentu kepada orang lain dengan imbalan biaya sewa. Adapun rukun dan syarat ijarah

- a. Rukun dari akad ijarah yang harus dipenuhi dalam transaksi adalah :

³² Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah Jilid 3*, penerjemah Asep Sobari, dkk (Jakarta: al-I'tishom, 2008), h. 362-363

- 1). Pelaku akad, yaitu *mustajir* (penyewa), adalah pihak yang menyewa aset dan *mu'jir/ muajir* (pemilik) adalah pihak pemilik yang menyewakan aset.
 - 2). Objek akad, yaitu *ma'jur* (aset yang disewakan) dan ujarah (harga sewa).
 - 3). Sighat yaitu ijab dan qabul.
- b. Syarat ijarah yang harus ada agar terpenuhi ketentuan-ketentuan hukum Islam, sebagai berikut :
- 1). Jasa atau manfaat yang akan diberikan oleh aset yang disewakan tersebut harus tertentu dan diketahui dengan jelas oleh kedua belah pihak.
 - 2). Kepemilikan aset tetap pada yang menyewakan yang bertanggung jawab pemeliharannya, sehingga aset tersebut harus dapat memberi manfaat kepada penyewa.
 - 3). Akad ijarah dihentikan pada saat aset yang bersangkutan berhenti memberikan manfaat kepada penyewa. Jika aset tersebut rusak dalam periode kontrak, akad ijarah masih tetap berlaku.
 - 4). Aset tidak boleh dijual kepada penyewa dengan harga yang ditetapkan sebelumnya pada saat kontrak berakhir. Apabila aset akan dijual harganya akan ditentukan pada saat kontrak berakhir.³³

Selain telah dibahas dalam al-Qur'an, transportasi juga dibahas dalam hadis, sebagaimana berikut:

عَنِ الرَّهْرِيِّ عَنْ سَالِمٍ عَنْ بَيْهٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ
 قَالَ : رَأَيْتُ الَّذِينَ يَشْتَرُونَ الطَّعَامَ يُجَازِفُهُ
 يُضْرَبُونَ عَلَى عَهْدِ رَسُولِ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ

عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَنْ يَبْعُوهُ حَتَّى يُؤْوُوهُ إِلَى
 رِحَالِهِمْ.

Dari Az Zuhriy dari Salim dari ayahnya ra katanya: saya melihat orang-orang yang membeli makanan serampangan, mereka bikin pada masa Rasulullah SAW agar mereka menjualnya, sehingga mereka membawanya ke kendaraan – kendaraannya.

عَنْ عَائِشَةَ زَوْجِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَنَّهَا بَعَتْ لَهَا خَبْزًا مِنْ بَنِي الدَّيْلِ هَادِيًا
 خَرِيْتًا وَهُوَ عُلْدَيْنِ كُفَّارِثِشٍ فَدَفَعَهَا إِلَيْهِ
 رَاحِلَتَيْهِمَا وَوَعَدَاهُ غَارَتَوْرٍ بَعْدَ ثَلَاثِ لَيَالٍ
 بِرَاحِلَتَيْهِمَا صُبْحَ ثَلَاثٍ.

Dari Aisyah istri nabi saw ia berkata : Rasulullah saw dan Abu Bakar mengupah seorang laki-laki yang pandai sebagai penunjuk jalan. Laki-laki itu berasal dari Bani Dil, termasuk Kafir Quraisy. Beliau berdua menyerahkan kendaraannya kepada laki-laki (sebagai upah) dan keduanya berjanji kepadanya akan bermalam di gua Tsur selama tiga malam. Pada pagi hari yang ketiga keduanya menerima kendaraannya kembali.

Selanjutnya adalah penerimaan upah kerja, upah kerja merupakan bagian dari hak buruh dalam pekerjaannya, ia menempati urutan terakhir setelah semua kewajibannya sebagai buruh terpenuhi. Oleh karena upah merupakan bagian dari hak buruh, maka sudah semestinya penunaian upah harus diberikan tepat pada waktunya oleh seorang yang bertanggungjawab memberikannya. Nabi *shallallahu 'alaibi wa sallam* juga memerintahkan memberikan upah sebelum keringat si pekerja kering. Dari 'Abdullah bin 'Umar, Nabi *shallallahu 'alaibi wa sallam* bersabda,

³³ Idri, *Op.Cit.*, h. 235

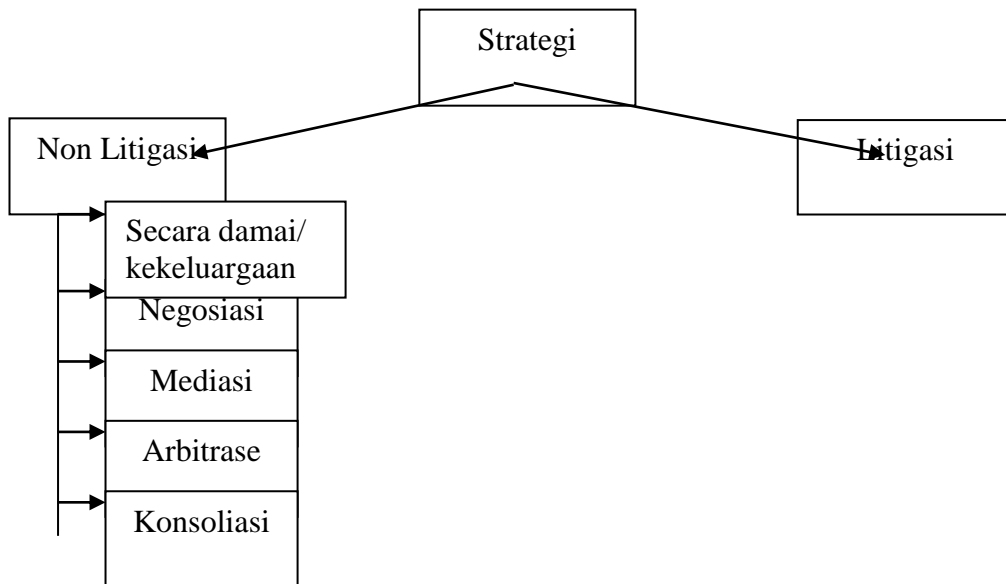
أَعْطُوا الْأَجِيرَ أَجْرَهُ قَبْلَ أَنْ يَجِفَّ عَرْقُهُ

“Berikan kepada seorang pekerja upahnya sebelum keringnya kering.” (HR. Ibnu Majah).

Hadits di atas memberikan pemahaman, bahwa upah atau ongkos terkait dengan transportasi, memang harus segera dibayar ketika sudah sampai pada tujuan yang telah disepakati sebelum naik alat transportasi, baik yang konvensional ataupun yang online. Dalam

perkembangannya pembayaran transportasi online bisa melalui aplikasi dan diambil dari rekening bank (non tunai) sesuai dengan pemesannya. Sedangkan konvensional bisa sebelum atau setelah sampai dengan membayar secara tunai.

6. Penyelesaian Sengketa Transportasi Berbasis *Online* dan Transportasi Konvensional di Bandar Lampung
 a. Strategi Penyelesaian Sengketa



Sumber: Data diolah, 10/09/2018

Adapun proses dalam penyelesaian sengketa antara litigasi dan non litigasi sebagai berikut:

Tabel 12: Karakteristik Proses Penyelesaian Sengketa

Proses	Mediasi/ konsiliasi	Arbitrase	Litigasi
Pengatur proses	Para pihak	Arbitrator	Hakim
Prosedur	Informal	Agak formal	Formalistis, resmi, teknis
Jangka waktu	3-6 minggu (<i>speed</i>)	3-6 bulan (<i>quick</i>)	5-12 Tahun (<i>waste of time</i>)
Biaya	Murah (<i>nominal cost</i>)	Antara murah dan mahal	Sangat mahal (<i>very expensive</i>)
Aturan pembuktian	Tidak perlu pemuktian	Agak formal, dokumen, saksi ahli	Formal, teknis, resmi
Publikasi	Bersifat pribadi	Bersifat pribadi	Terbuka untuk umum
Hubungan para pihak	Kooperatif menyelesaikan sengketa	Bermusuhan	Bermusuhan, berperang

Fokus penyelesaian	Menuju masa depan	Mengenai masa lalu	Mengenai masa lalu
Cara negosiasi	Kompromi	Sama keras mempertahankan prinsip	Sama keras mempertahankan prinsip
Komunikasi	Memperbaiki yang sudah lalu	Menghadapi jalan buntu	Menghadapi jalan buntu
Hasil yang dicapai	Sama-sama menang	Kalah dan menang	Kalah-menang
Pemenuhan	Dengan rela dan senang hati	Selalu ditolak dengan perlawanan	Ditolak dengan segala cara dan upaya
Suasana emosi	Bebas emosi	Emosional	Emosi bergejolak

Sumber:Fitrotin Jamilah, Data diolah, 10/09/2018

Berdasarkan data tersebut di atas dapat dijadikan reasoning hukum dalam mencari titik temu dalam penyelesaian sengketa, baik melalui peradilan/litigasi, maupun non litigasi: melalui pendekatan kearifan lokal, keagamaan dan mediasi terhadap pihak-pihak yang bersengketa. Juga pihak Pemerintah Kota Bandar Lampung dapat bertindak sebagai mediator dalam penyelesaian konflik transportasi berbasis on line dan konvensional.

b. Perspektif hukum Islam

Jasa merupakan salah satu bentuk dari *ijarah*. Ijarah sebagai suatu transaksi yang sifatnya saling tolong menolong mempunyai landasan yang kuat sebagaimana dalam Firman Allah Swt, (QS Az Zukhruf : 32)

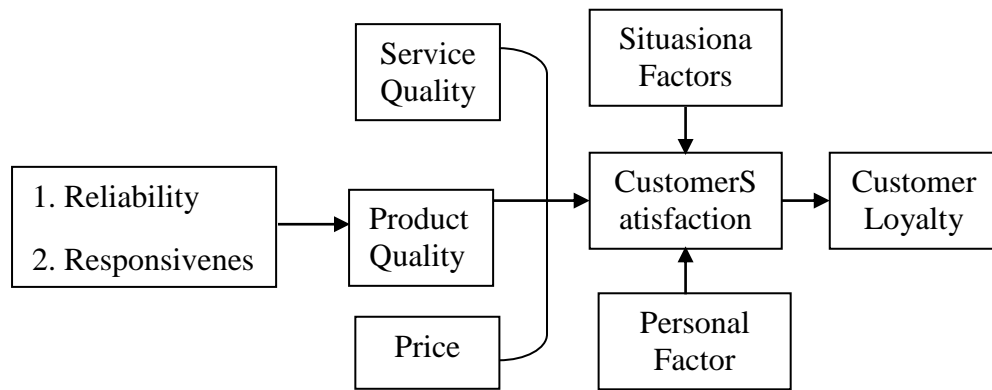
Manusia sengaja diciptakan oleh Allah dengan kemampuan dan keahlian yang berbeda-beda satu sama lainnya. Perbedaan kemampuan dan keahlian ini maka manusia dalam rangka memenuhi kebutuhan hidupnya yang banyak, mereka harus menjalin kerja sama, saling tolong menolong antara sesama. Karena banyaknya kebutuhan hidup manusia yang tidak mungkin dapat mereka penuhi secara individual, maka mau tidak

mau mereka harus bergabung dengan orang lain. Yakni dengan cara saling memperkerjakan, saling kerja sama, dan saling tolong menolong.³⁴

Bisnis jasa pada zaman sekarang semakin beragam dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup masyarakat. Bisnis jasa merupakan salah satu bisnis yang berusaha untuk menciptakan kepuasan konsumen. Hal tersebut menimbulkan sengketa pada jasa yang sama namun dengan metode yang berbeda. Sengketa antara transportasi *online* dan konvensional didasari pada banyaknya konsumen yang memilih angkutan dengan cara yang praktis, mudah, serta murah. Adapun faktor konsumen dalam memilih jenis angkutan didasarkan pada hubungan-hubungan berikut: Gambar 9: Hubungan kualitas pelayanan, kepuasan dan loyalitas pelanggan³⁵

³⁴ Abuddin Nata, *Kajian Tematik al-Qur'an Tentang Kemasyarakatan*, (Bandung: Angkasa, 2008), h. 83

³⁵ Taslim Bahar, *Kualitas Pelayanan dan Loyalitas Penggunaan Ojek Sepedamotor sebagai Angkutan Umum Penumpang Perkotaan*, dalam *Majalah Ilmiah Mektek*, (Tahun XV No. 2, Mei 2013), H.111



Kerangka berpikir dalam penyelesaian konflik di atas dengan memperhatikan kualitas pelayanan, kepuasan dan loyalitas pelanggan adalah menjadi hubungan yang tidak terpisahkan dari akar masalah yang terjadi pada transportasi berbasis on line, maupun transportasi konvensional. Adapun yang perlu ditarik suatu pemahaman dalam tataran aplikatif adalah bagaimana hubungan yang harmonis itu dapat melahirkan suatu bentuk layanan transportasi yang diminati dan para pengguna mendapatkan perlindungan hukum, baik secara tekstual maupun kontekstual dalam arti praktik di lapangan. Hal ini menjadi menarik untuk dicermati, dikaji secara komprehensif dan holistik untuk menata moda transportasi di Bandar Lampung yang mengacu pada moda transportasi masa depan atau transportasi modern dengan berbasis on line. Akan tetapi tidak meninggalkan moda transportasi berbasis konvensional sebagai suatu alternatif pelayanan transportasi di Bandar Lampung dengan mengedepankan kearifan lokal. Al hasil antara kedua transportasi tersebut harus tetap ada dan dikembangkan sebagai jawaban penyelesaian persoalan transportasi di Banda Lampung.

Sebagai suatu pijakan dalam kerangka pemikiran di atas ada spesifikasi, seperti: *Service Performance* adalah kinerja dari pelayanan yang diterima konsumen itu sendiri dan menilai kualitas dari pelayanan yang benar-

benar mereka rasakan. *Service Performance* dapat menjawab permasalahan yang muncul dalam menentukan kualitas jasa karena bagaimanapun konsumen akan bisa menilai kualitas yang mereka terima dari suatu produsen tertentu bukan padapersepsi mereka atas kualitas jasa pada umumnya.

Kualitas (*quality*) adalah totalitas fitur dan karakteristik produk atau jasa yang bergantung pada kemampuannya untuk memuaskan kebutuhan yang dinyatakan atau tersirat. Faktor penting dalam menentukan kualitas pelayanan adalah *Perceived Quality* yaitu tingkatan kualitas pelayanan yang dirasakan oleh pengguna, dimana kualitas pelayanan yang dirasakan pengguna dipengaruhi oleh pengalaman-pengalaman layanan sebelumnya. Nilai kualitas yang dirasakan (*perceived value*) adalah pendekatan menyeluruh dari utilitas suatu produk jasa layanan berdasarkan persepsi terhadap apa yang dirasakan atau nilai *trade off* antara manfaat dengan biaya yang dirasakan.³⁶ Kotler dan Keller menjelaskan bahwa harga adalah salah satu elemen bauran pemasaran yang menghasilkan pendapatan, elemen lain menghasilkan biaya. Sedang Tjiptono menjelaskan bahwa harga merupakan salah satu variabel penting dalam pemasaran, dimana harga dapat mempengaruhi konsumen dalam mengambil keputusan untuk

³⁶*Ibid.*, h. 110-111

membeli suatu produk, karena berbagai alasan.³⁷

Pada hadis juga telah dijelaskan bahwa akan ada teknologi transportasi dengan kecepatan super, baik kendaraan darat maupun udara, seperti pesawat supersonic, pesawat challenger, dan lain-lainnya. Sehingga saat ini banyak bermunculan kendaraan dan alat transportasi yang canggih seiring dengan majunya globalisasi yang ada di dunia ini. Berikut ini adalah bunyi dari hadis yang menjelaskan teknologi transportasi yang lebih canggih, sebagaimana dalam hadis berikut yang artinya:

“Kemudian aku didatangi binatang yang disebut Buroq, yang lebih tinggi darikedelai namun lebih pendek dari Baghol, yang setiap langkah kakinya adalah sejauh batas pandangan mata. Aku dibawa di atasnya, kemudian kami pergingga kami mendatangi langit dunia.” (HR. Ahmad, Al-Bukhori, Muslim dan lain-lain).

Bisnis transportasi yang berbasis online maupun syariah yang dilakukan selama ini telah memenuhi prinsip-prinsip syariah, sebagaimana sebagai berikut:

a. Adanya dua pihak melakukan transaksi

Secara umum, orang yang melakukan transaksi disyaratkan memiliki kecakapan. Pada hal ini, masing-masing pihak yang terlibat dalam transaksi harus memenuhi ketentuan-ketentuan untuk validitas transaksi. Kedua belah pihak memenuhi ketentuan memiliki kecakapan dan mempunyai wewenang untuk melakukan transaksi. Meski sebagai

konsumen terdapat pula anak-anak, namun hal sebagai subjek yang menikmati jasa, bukan sebagai subjek yang bertransaksi.

b. Adanya sighad akad

Shigat biasanya disebut ijab dan qabul. Pernyataan ijab dan qabul dapat dilakukan secara lisan, tertulis, surat-menyurat, isyarat ataupun bentuk lain yang memberikan pengertian jelas adanya ijab dan qabul.

c. Adanya objek akad

Objek akad disyaratkan harus suci, diserahterimakan, dan diketahui oleh kedua belah pihak.³⁸

Meski keduanya telah memenuhi unsur ketentuan syari'ah, namun sengketa yang terjadi tidak dapat dicegah. Rasulullah bersabda tentang perjanjian, sebagai berikut

وَلَمْ يَرَأَيْنِ سِيْرَيْنِ وَعَطَاءٌ وَإِبْرَاهِيمُ وَالْحَسَنُ
بِأَجْرِ السَّمْسَا رَبَّاسًا. وَقَالَ ابْنُ عَبَّاسٍ
لَأَبَّاسٍ أَنْ يَقُولَ : بَعِ هَذَا الثُّوبَ فَمَا زَادَ
عَلَى كَذَا وَكَذَا فَهُوَ لَكَ. وَقَالَ ابْنُ سِيرِينَ
إِذَا قَالَ بَعُهُ بِكَذَا فَمَا كَانَ مِنْ رِيْحٍ فَهُوَ لَكَ
أَوْ بَيْتِكَ فَلَا بَأْسَ بِهِ. وَقَالَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ
عَلَيْهِ وَسَلَّمَ الْمُسْلِمُونَ عِنْدَ شُرُوطِهِمْ.

“Ibnu Sirin, ‘Atho’, dan Ibrohim serta Hasan tidak menganggap bahaya akan upah pekerjaan makelar. Bahkan Ibnu Abbas berkata : Tidaklah berbahaya, dengan mengatakan. Jualkanlah pakaian ini, selebihnya harga sekian dan sekian adalah bagimu sendiri. Ibnu Sirin berkata: Apabila ada orang berkata: Jualkanlah ini barang dengan harga sekian, dan keuntungan nanti buat kamu sendiri atau mengatakan. Bahwa keuntungan buat antara aku dan kamu, maka hal ini tidak

³⁷ Nafisa Choirul Mar’ati, dan Tri Sudarwanto, *Pengaruh Kualitas Layanan dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya)*, dalam Jurnal Universitas Negeri Surabaya, h. 3

³⁸ Arip Purkon, *Bisnis Syariah Online*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2014), h. 28-31

berbahaya, Nabi bersabda : orang-orang islam itu terserah menurut perjanjian mereka”.

Penyelesaian sengketa dalam Islam lebih mengutamakan jalur damai/ *sulh*. Para pihak yang sedang bersengketa dipertemukan untuk diperdengarkan keterangan dari kedua belah pihak. hal tersebut juga dilakukan apabila terjadi perselisihan dalam rumah tangga.

c. Perspektif sosiologi hukum

Landasan penyelesaian di atas dapat juga digunakan dengan perspektif hukum Islam dalam tataran hukum positif ada asas *ius constituendum* atau hukum yang berlaku dimasa yang akan datang. Sejalan dengan pemahaman yang komprehensif tentang substansi hukum Islam, maka dapat dijadikan upaya untuk menyelesaikan persoalan hukum terkait sengketa transportasi on line dan konvensional. Juga dalam tataran praktik, bahwa hukum Islam dapat dijadikan landasan untuk keberlakuan bekerjanya hukum di masyarakat atau dikenal dalam sosiologi hukum as tool as social engineering, yakni hukum dapat mengubah perilaku dan tatanan dalam masyarakat.

Oleh sebab itu pendekatan sosiologi hukum dalam penyelesaian sengketa transportasi berbasis on line dan konvensional dapat dilakukan sebagai upaya penegakan hukum di masyarakat. Mengingat persoalan jasa transportasi begitu kompleks dan kehadiran transportasi berbasis on line adalah menjawab persoalan transportasi yang diminati oleh masyarakat pengguna transportasi. Hal ini sudah menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat pengguna transportasi dengan berbagai alasan, antara lain transportasi berbasis on line lebih mudah mengaksesnya, cepat, murah dan pelayanannya baik

serta perlindungan terhadap pengguna lebih baik di banding transportasi berbasis konvensional. Alasan lain dari segi jenis kendaraan yang dipakai transportasi berbasis on line lebih baik, dari usia kendaraan, laik jalan, administrasi surat menyurat dan aturan dari penyelenggara transportasi berbasis on line lebih baik dan dapat diakses keberadaan kendaraan dan pengemudinya pada saat melayani penumpang dari dan setelah sampai tujuan dari pelayanan transportasi.

Selintas perbedaan terkait transportasi konvensional dari segi tarif bervariasi, sehingga kepastian pembayarannya tidak ada kepastian, juga dari sisi pengemudi dan alat transportasinya tidak semuanya memenuhi standar keselamatan dan kelaikan jalan. Transportasi berbasis konvensional mempunyai segmen atau pelanggan sendiri, berbeda dengan transportasi on line penggunaanya bisa siapa saja, hanya dibatasi oleh wilayah operasional dan spesifikasi pengemudinya. Apabila transportasi on line bisa perempuan dan laki-laki untuk melayani jasa transportasi on line.

Umumnya para pengemudi transportasi konvensional masih didominasi oleh kaum laki-laki. Mereka biasanya menunggu langganan dipangkalan ojek atau menawarkan kepada calon pengguna transportasinya. Terkadang parker mereka, khususnya di perkotaan dapat menyebabkan penyempitan jalan dan akibatnya macet. Kenyataan ini tidak bisa dipungkiri, namun juga tidak bisa dengan mudah dicegah atau ditertibkan. Berbeda dengan mereka yang menggunakan transportasi berbasis on line, biasanya mangkal di daerah-daerah strategis, seperti di pertokoan, super market, indomaret, alhamaret dan atau di mall yang ada di seputaran Bandar Lampung. Juga ditempat strategis lainnya seperti di

lingkungan perhotelan, daerah pendidikan, baik dari sekolah dasar sampai di kampus-kampus perguruan tinggi di Bandar Lampung. Selain itu mereka mobile dengan keliling melalui daerah-daerah yang strategis sambil menunggu orderan “Istilah mereka”. Terkadang mereka berkumpul sesama para pengemudi transportasi on line di bawah fly over di beberapa tempat di Bandar Lampung, juga di Pasar-pasar dan tempat pelelangan ikan di TPI telukbetung, Lempasing, Panjang di wilayah kota Bandar Lampung.

C. Penutup

Akhirnya penyelesaian sengketa transportasi berbasis online dan konvensional sebagai berikut:

1. Sengketa yang terjadi pada pemberi jasa transportasi online dan jasa transportasi konvensional dilakukan dengan beberapa metode, yakni musyawarah atau secara kekeluargaan, namun bila hal tersebut tidak menemukan titik terang, maka dapat melalui litigasi maupun non litigasi. Penyelesaian melalui metode non litigasi atau melalui arbitrase diperlukan klausa perjanjian yang menyebutkan bahwa kedua belah pihak setuju untuk menyelesaikan permasalahannya melalui arbitrase. Klausa perjanjian tersebut dapat dibuat sebelum maupun sesudah adanya suatu penyelesaian sengketa.
2. Sengketa antara pemberi jasa transportasi *online* dan jasa transportasi konvensional berdasarkan hukum Islam menggunakan beberapa metode seperti *sulh*, maupun *qadha*. Selain itu menggunakan pendekatan sosiologi hukum yang diterapkan mengacu pada fakta sosial yang

dapat menggiring pada rasa keadilan bagi masyarakat dan mencapai tujuan hukum memberikan kesejahteraan dan rasa keadilan pada masyarakat.

Sebagai kontribusi atas penyelesaian konflik dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Kehadiran angkutan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi (*online*) merupakan sarana transportasi yang aman dan dapat menjadi solusi saat macet, tetap harus segera menyesuaikan diri dengan peraturan yang sudah ada. Transportasi *online* agar dapat mengevaluasi kekurangan-kekurangan yang ada pada diri setiap *driver* nya bila perlu dilakukan seleksi ketat dan menyeluruh untuk memperkerjakan calon *driver* serta pada aplikasi yang digunakan agar meminimal kerugian yang akan terjadi.
2. Masa depan suatu bangsa sangat tergantung pada mutu sumber daya manusianya dan kemampuan dalam menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi. Perusahaan penyedia transportasi umum harus mau mengikuti perkembangan zaman apabila tidak mau kalah dalam persaingan sehingga berujung pada kebangkutan, transportasi umum yang mengandalkan transaksi elektronik ini disebut dengan transportasi umum berbasis aplikasi *online*. Transportasi konvensional hendaknya dapat menyesuaikan diri dengan perkembangan zaman agar mempermudah transportasi konvensional untuk bersaing dengan transportasi *online*.