

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan suatu negara yang berbentuk kepulauan, hal ini ditegaskan dalam Pasal 25 Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia yang menyatakan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah dan batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Luas daratan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah 1.919.440 km², Indonesia juga memiliki jumlah 17.508 pulau, dan memiliki luas lautan sekitar 3.273.810 km².¹

Luasnya Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak mungkin apabila kegiatan ekonomi terpusat pada satu tempat saja dengan sumber daya alam masing-masing daerah yang berbeda. Maka dari itu munculah transportasi sebagai alat untuk menjalankan kegiatan ekonomi Indonesia. Pada mulanya transportasi di Indonesia menggunakan tenaga hewan lalu berevolusi menjadi transportasi dengan tenaga mesin seperti mobil, motor, kereta api, pesawat terbang, dan kapal laut. Transportasi dengan tenaga mesin tersebut dibagi menjadi 2 macam yaitu transportasi umum, dan transportasi pribadi.

¹ <http://www.invonesia.com/luas-wilayah-negara-indonesia.html>, diakses: Senin, 7 Mei 2018, Pkl. 16.01 WIB.

Ojek merupakan salah satu mode transportasi alternatif yang bersifat pribadi/perorangan yang ada di Indonesia. Ojek diperkirakan ada pertama kali sekitar tahun 1969an di Jawa Tengah dan juga Jakarta. Pada saat itu di pedesaan kecil Jawa Tengah banyak orang menawarkan jasa mengantar orang, alasannya adalah bahwa jalan utama rusak dan tidak dapat dilalui oleh mobil. Awalnya ojek dilakukan dengan menggunakan sepeda kuno yang tahan medan terjal dan apabila jatuh sepeda tersebut tidak akan rusak. Hal tersebut tidak berlangsung lama, perlahan ojek sepeda diganti dengan ojek dengan menggunakan sepeda motor. Ojek beroperasi dengan mencari penumpang secara manual, penumpang datang mencari pengemudi ojek tersebut dengan tarif sesuai kehendak pengemudi ojek, terkadang sesuai dengan kesepakatan pengemudi dan penumpang.

Pada zaman modern saat ini, pengangkutan merupakan suatu kegiatan sehari-hari. Selain fungsi dari pengangkutan tersebut sendiri yaitu untuk mengantarkan manusia maupun barang ke tujuan tertentu, pengangkutan mempunyai fungsi sebagai pemenuhan kegiatan sosial manusia sebagai makhluk sosial. Proses pengangkutan selalu terjadi dinamika yang signifikan, hal tersebut karena adanya tuntutan zaman yang semakin berkembang.

Dewasa ini proses pengangkutan yang tujuannya untuk membantu manusia dalam bermobilitas semakin cepat, fleksibel, dan efisien. Pada prakteknya mobilitas manusia membutuhkan moda transportasi. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat

penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Hal ini yang tidak kalah penting akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan. Transportasi merupakan bagian hukum lalu lintas (*communication atau verker*) dan angkutan juga termasuk bidang pelayanan jasa ekonomis, sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ke tempat lain.² Transportasi telah memiliki aturannya sendiri, transportasi di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ojek merupakan transportasi publik namun informal di Indonesia yang berupa sepeda motor. Disebut informal karena keberadaan ojek sendiri tidak diakui oleh pemerintah Indonesia dan tidak memiliki izin dalam pengoperasiannya. Sekarang ini ojek banyak digunakan oleh penduduk di kota-kota besar, karena kelebihanannya dengan angkutan yang lain, yaitu lebih cepat dan dapat melewati sela-sela kemacetan di kota-kota besar. Biasanya ojek mangkal di persimpangan jalan yang ramai, atau di jalan masuk kawasan pemukiman. Ojek beroperasi dengan mencari penumpang secara manual, penumpang datang mencari pengemudi ojek tersebut dengan tarif sesuai kehendak pengemudi ojek, terkadang sesuai dengan kesepakatan pengemudi dan penumpang.

Seiring berkembangnya teknologi di zaman ini, termasuk kedalamnya internet, memudahkan masyarakat untuk mendapatkan

² Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta, 1995, hlm. 3

informasi dengan cepat dan mudah, sehingga masyarakat lebih dimanjakan lagi dengan teknologi yang semakin canggih.

Pada tahun 2015 munculah terobosan ojek *online* yang menggemparkan masyarakat Indonesia. Ojek *online* ini banyak digemari oleh masyarakat karena memiliki banyak keunggulan dibanding dengan jenis angkutan umum lainnya. Keunggulan ojek *online* tidak sama dengan ojek konvensional biasa, karena ojek *online* terintegrasi dengan aplikasi yang terdapat di telepon pintar. Ojek *online* digerakkan oleh suatu perusahaan yang mana perusahaan tersebut berfungsi sebagai penerima pesanan dari calon pelanggan pengguna jasa yang memesan melalui aplikasi pada telepon pintarnya tersebut. Kemudian perusahaan yang menyambungkannya kepada para supir yang tergabung dalam perusahaan ojek *online* tersebut. Selain itu keunggulan dari ojek *online* yaitu dari segi biaya, biaya yang ditarifkan oleh perusahaan ojek *online* terbilang murah dibandingkan dengan angkutan umum lain yang sejenis seperti ojek konvensional.

Ojek *online* tersebut merupakan angkutan umum alternatif yang mengundang banyak antusiasme dari masyarakat. Hal tersebut terbukti dengan penyebaran cabang perusahaan yang mulai menjamur di kota-kota besar. Masyarakat dimudahkan dengan terobosan ojek *online* ini melalui aplikasi, masyarakat cukup mengunduh aplikasi ojek *online* tersebut, lalu bisa langsung menggunakannya. Inti dari aplikasi ojek *online* ini yaitu *Global Positioning System* atau yang biasa kita kenal sebagai *GPS*, dengan

GPS pengemudi dapat menemukan penumpang, dan penumpang mendapat ojek pesenannya tersebut. Pengemudi dapat menggunakan portable *GPS* untuk melakukan pekerjaannya. Portable *GPS* tersebut dibagi dua macam, yang pertama portable *GPS* yang melekat dan portable *GPS* yang tidak melekat. Portable *GPS* yang melekat yaitu contohnya seperti yang ada di dalam taksi-taksi komersil Indonesia, dan portable *GPS* yang tidak melekat yaitu seperti *GPS* yang ada dalam telepon pintar (*android*). Portable *GPS* yang tidak melekatlah yang digunakan oleh pengemudi ojek *online*, karena lebih *simple* dan tidak membutuhkan biaya tambahan, karena mereka dapat menggunakannya melalui telepon pintar mereka sendiri.

Saat ini, munculah larangan penggunaan Portable *GPS* dalam mengendarai kendaraan. Portable *GPS* yang dilarang disini yaitu portable *GPS* yang tidak melekat. Ini menjadi suatu ancaman bagi ojek *online* yang pada dasarnya mereka bekerja menggunakan Portable *GPS* yang tidak melekat. Dasar dari pihak yang berwenang melarang penggunaan portable *GPS* yang tidak melekat yaitu Pasal 106 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan, pasal ini menyebutkan bahwa “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Penafsiran Pasal ini mengandung pengertian bahwa, penggunaan portable *GPS* pada saat mengendarai kendaraan dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan, sehingga apabila dilihat dari Pasal 106 ayat (1) dari UU Lalu

Lintas tersebut terdapat ketidak jelasan aturan. Hal tersebut terutama mengenai apakah penggunaan *GPS* betul-betul mengurangi konsentrasi dalam berkendara. Apabila hanya portable *GPS* yang dilarang terdapat ketidakadilan bagi pengendara ojek *online* yang notabeneanya berkerja menggunakan portable *GPS* tersebut.

Larangan tersebut menjadi suatu ancaman bagi perusahaan-perusahaan ojek *online* yang pada dasarnya perusahaan tersebut adalah perusahaan yang legal. Perusahaan sudah membuat aplikasi dan aturannya bahwa pengemudi/supir ojek *online* yang tergabung dengan perusahaan terhubung dengan portable *GPS* untuk menemukan pelanggan dan atau agar perusahaan juga dapat mengetahui keberadaan dari pengemudi ojek *online* tersebut. Apabila portable *GPS* dilarang, hal ini dapat menjadi suatu larangan yang ekstrim, sebab disini ada hak pengendara/pengemudi ojek *online* untuk mendapatkan penghidupan yang layak. Apabila dilihat dari larangan tersebut seolah-olah para supir ojek *online* tidak boleh bekerja.

Sejauh ini penelitian yang terdapat mengenai variabel-variabel yang akan dibahas penulis antara lain penelitian dari Maryana January yang berjudul “HUBUNGAN HUKUM DAN PEMENUHAN HAK-HAK ANTARA PT. GOJEK INDONESIA DAN PENGENDARA GO-JEK DITINJAU DARI PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN” dan penelitian dari Tita Don Allo yang berjudul “TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERIKATAN DALAM PENYEDIA JASA LAYANAN TAKSI UBER DAN PERTANGGUNGJAWABAN BAGI PENYEDIA

JASA LAYANAN TAKSI UBER, PEMILIK RENTAL MOBIL, SOPIR TAKSI UBER YANG MENIMBULKAN KERUGIAN BAGI PENGGUNA JASA”. Sejauh ini belum ada yang membahas mengenai penggunaan portable *GPS*, sehingga penulis tertarik menganalisis mengenai penggunaan portable *GPS* dalam aplikasi ojek *online*.

Berdasarkan uraian tersebut di atas maka penulis bermaksud ingin mendalami topik ini dan menuangkannya dalam sebuah penulisan yang berbentuk penulisan hukum dengan judul : **“TINJAUAN YURIDIS PENGGUNAAN PORTABLE *GPS* DALAM APLIKASI OJEK *ONLINE* OLEH PENGENDARA OJEK *ONLINE* DIHUBUNGKAN DENGAN BERLAKUNYA PASAL 106 AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS JALAN DALAM RANGKA PEMENUHAN KEWAJIBAN BERKENDARA SECARA AMAN DAN PEMENUHAN HIDUP LAYAK”**

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang dipaparkan di atas, maka pokok permasalahan dalam penulisan skripsi ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana seharusnya Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas ditafsirkan dalam rangka mengatur penggunaan portable *GPS* oleh pengendara ojek *online*?

2. Bagaimana pemerintah mengatur penggunaan portable *GPS* sehingga dapat memenuhi kewajiban berkendara dengan aman dan memperoleh kehidupan yang layak?

C. Tujuan Penulisan

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis bagaimana peraturan perundang-undangan Indonesia mengatur mengenai portable *GPS*.
2. Untuk menganalisis bagaimana agar pengemudi ojek *online* dapat memperoleh kehidupan yang layak.

D. Manfaat Penulisan

Manfaat penelitian yang diharapkan dari penulis antara lain:

1. Manfaat teoritis, yang terdiri dari:
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan hukum ITE dan hukum transportasi.
 - b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya referensi dan literatur dalam dunia kepustakaan mengenai tinjauan yuridis pelarangan penggunaan portable *GPS*.
2. Manfaat praktis, yang terdiri dari:
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan keadilan dan kepastian hukum perusahaan ojek *online* serta pengemudi/supir ojek *online*.

- b. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban mengenai pelarangan penggunaan portable *GPS* dalam aplikasi ojek *online*.

E. Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teori

Teori Hukum Pembangunan Mochtar Kusumaatmadja merupakan teori yang diciptakan oleh orang Indonesia. Teori tersebut diciptakan dengan melihat dimensi dan kultur masyarakat Indonesia yang Pluralistik. Teori Hukum Pembangunan Mochtar Kusumaatmadja juga memakai kerangka acuan pada pandangan hidup masyarakat serta bangsa Indonesia yang meliputi struktur, kultur, dan substansi, yang sebagaimana dikatakan oleh *Lawrence F. Friedman*. Pada dasarnya memberikan dasar fungsi, hukum sebagai sarana pembaharuan masyarakat, dan hukum sebagai suatu sistem yang sangat diperlukan bagi bangsa Indonesia sebagai Negara yang sedang berkembang.

Mochtar Kusumaatmadja mengatakan, bahwa “*Hukum merupakan suatu alat untuk memelihara ketertiban dalam masyarakat, dan juga harus dapat membantu proses perubahan masyarakat itu*”.³

Pada konsep ini Mochtar menegaskan bahwa hukum harus berkembang sesuai dengan perkembangan zaman. Undang-Undang Lalu Lintas seharusnya dapat mengikuti perkembangan zaman yang

³ Mochtar Kusumaatmadja, *Konsep-Konsep Hukum Dalam Pembangunan* (Kumpulan Karya Tulis) Penerbit Alumni, Bandung, 2002, hlm. 14

semakin berkembang. Undang-Undang Lalu Lintas harus ada perubahan sesuai dengan perkembangan kehidupan masyarakat yang semakin canggih. Penggunaan *GPS* dan peralatan elektronik tidak mungkin dapat dicegah atau ditolak. Undang-Undang Lalu Lintas harus ada perubahan agar timbul kepastian hukum bagi para pengendara ojek *online*.

Teori kepastian hukum dipelopori oleh Hans Kelsen. Menurut Kelsen, hukum adalah sebuah sistem norma. Norma adalah pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen*, dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus dilakukan. Norma-norma adalah produk dan aksi manusia yang *deliberatif*. Undang-Undang yang berisi aturan-aturan yang bersifat umum menjadi pedoman bagi individu bertingkah laku dalam bermasyarakat, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungannya dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi masyarakat dalam membebani atau melakukan tindakan terhadap individu. Adanya aturan itu dan pelaksanaan aturan tersebut menimbulkan kepastian hukum.⁴

Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditafsirkan oleh Kepolisian bahwa penggunaan *GPS* dilarang, hal tersebut membuat tidak ada kepastian hukum, karena kenyataannya *GPS* belum ada larangan yang jelas mengenai penggunaannya.

⁴ Peter Mahmud Marzuki, Pengantar Ilmu Hukum, Jakarta: Kencana, 2008, hlm. 158

Menurut Utrecht, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh Negara terhadap individu.⁵

Pasal 106 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditafsirkan oleh Kepolisian bahwa penggunaan *GPS* dilarang, hal tersebut membuat tidak ada kepastian hukum, karena kenyataannya *GPS* belum ada larangan yang jelas mengenai penggunaannya.

Teori utilitarianisme atau teori kemanfaatan dipelopori oleh Jeremy Bentham. Menurut Bentham, tujuan hukum adalah memberikan kemanfaatan dan kebahagiaan terbesar kepada sebanyak-banyaknya warga masyarakat. Konsep ini meletakkan kemanfaatan sebagai tujuan utama hukum. Ukurannya adalah kebahagiaan yang sebesar-besarnya bagi sebanyak-banyaknya orang. Penilaian baik buruk, adil atau tidaknya hukum ini sangat tergantung apakah hukum mampu memberikan kebahagiaan kepada manusia atau tidak. Kemanfaatan diartikan sebagai kebahagiaan.

⁵ Riduan Syahrani, Rangkuman Intisari Ilmu Hukum, Bandung: Penerbit Citra Aditya Bakti, 1999, hlm. 23

Apabila dilihat dari teori kemanfaatan, apakah benar dengan dilarangnya penggunaan *GPS* dapat memberikan manfaat bagi masyarakat khususnya bagi pengendara ojek *online*, dan benarkah penggunaan *GPS* dapat mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.

Menurut Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia tahun 1945 Pasal 28D ayat (2) berbunyi bahwa: “Setiap orang berhak untuk bekerja serta mendapat imbalan dan perlakuan yang adil dan layak dalam hubungan kerja”

Secara garis besar setiap orang berhak untuk bekerja demi kelangsungan hidup mereka serta mendapat kehidupan yang layak. Apabila pengemudi ojek *online* dilarang untuk menggunakan *GPS*, seolah-olah para pengemudi ojek *online* dilarang untuk bekerja. Hal ini menjadi suatu ketakutan bagi pengemudi ojek *online* dalam melaksanakan kegiatan usahanya. Apabila dilihat angka kecelakaan sepeda motor bukan karena melihat *GPS*. Dilihat dari jumlah sepeda motor memang sangat meningkat, terakhir jumlah sepeda motor di Indonesia mencapai 86,253 juta unit (82,27%).

Sepeda motor termasuk penyumbang terbesar terjadinya kecelakaan lalu lintas mencapai 64%, tetapi hal ini disebabkan karena pengendara sepeda motor tersebut tidak menggunakan helm, tidak disiplin pada lajur kiri, melawan arus, menggunakan jembatan

penyebrangan, dan kebut-kebutkan.⁶ Jelas bahwa presentase kecelakaan sepeda motor akibat menggunakan *GPS* sangatlah kecil. Maka aturan pelarangan penggunaan *GPS* sangat tidak efektif, penggunaan *GPS* dan perlengkapan elektronik tidak dapat dilarang atau tidak dapat ditolak. Agar terpenuhinya kepastian hukum bagi pengendara ojek *online* dan pengguna kendaraan sepeda motor diperlukan perubahan terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009. Pada Pasal 106 ayat (1) menyebutkan “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Ayat ini menimbulkan ketidakjelasan terhadap pelarangan menggunakan *GPS* di dalam mengendarai kendaraan bermotor.

2. Kerangka Konseptual

Untuk dapat menjawab permasalahan dalam penelitian ini perlu didefinisikan beberapa konsep dasar dalam rangka menyamakan persepsi agar secara operasional dapat dibatasi ruang lingkup variable dan dapat diperoleh hasil penelitian yang sesuai dengan tujuan penelitian yang telah ditentukan yaitu sebagai berikut :

- a. Penggunaan adalah proses, cara, perbuatan menggunakan sesuatu; pemakaian: kita harus menggalakkan.⁷

⁶ http://www.aisi.or.id/fileadmin/user_upload/Download/03.Kakorlantas.pdf, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl. 08.48 WIB

⁷ <http://www.artikata.com/arti-364697-penggunaan.html>, diakses: Senin, 9 Juli 2018, Pkl. 18.27 WIB

- b. Aplikasi adalah menurut Hengky W Pramana merupakan satu unit perangkat lunak yang dibuat untuk melayani kebutuhan akan beberapa aktivitas seperti sistem perniagaan, game, pelayanan masyarakat, periklanan, atau semua proses yang hampir dilakukan manusia.⁸
- c. *GPS* atau *Global Positioning System* adalah suatu sistem navigasi atau penentu posisi berbasis satelit yang dikembangkan oleh Departemen Pertahanan Amerika Serikat (*US DoD = United States Department of Defense*). Sistem ini didesain untuk memberikan posisi dan informasi mengenai waktu, secara kontinyu di seluruh dunia tanpa tergantung waktu dan cuaca. Penentuan posisi *GPS* digambarkan dengan menggunakan nilai koordinat X dan Y atau garis bujur dan garis lintang (*longitude/latitude*). System ini digunakan untuk menentukan posisi pada permukaan bumi dengan bantuan sinkronisasi sinyal satelit.⁹
- d. Ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang ditambahkan dengan cara memboncengkan penumpang atau penyewanya.¹⁰
- e. Ojek *Online* merupakan angkutan umum yang sama dengan ojek pada umumnya, yang menggunakan sepeda motor sebagai sarana

⁸ <http://dilihatya.com/1178/pengertian-aplikasi-menurut-para-ahli>, diakses: Senin 9 Juli, Pkl. 18.33 WIB

⁹ <http://najwamedia.blogspot.com/2014/07/pengertian-manfaat-dan-cara-kerja-gps.html>, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl. 13.23 WIB

¹⁰ <https://artikbbi.com/ojek/>, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl 13.30 WIB

- pengangkutan namun ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi.¹¹
- f. Kewajiban adalah sesuatu yang harus dilakukan dengan penuh rasa tanggung jawab.¹²
- g. Berkendara secara aman merupakan Program Nasional yang harus didukung penuh dan dilaksanakan demi terciptanya keselamatan dan keamanan di jalan raya sesuai Pasal 203 ayat (2) huruf a Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.¹³
- h. Hak Memperoleh Kehidupan Layak didefinisikan dengan aman, sentosa, dan makmur ; selamat (terlepas dari segala macam gangguan).¹⁴
- i. Keselamatan Berkendara adalah salah satu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya.¹⁵

¹¹ <http://repository.unair.ac.id/68280/3/Fis.S.84.17%20.%20Dam.t%20-%20JURNAL.pdf>, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl 13.37 WIB

¹² <http://rinny-agustina.blogspot.com/2011/02/pengertian-hak-dan-kewajiban.html>, diakses: Senin, 9 Juli 2018, Pkl. 18.35 WIB

¹³ <http://www.safetyshoe.com/tag/pengertian-safety-riding/>, diakses: Senin, 9 Juli 2018, Pkl 18.38 WIB

¹⁴ <https://kbbi.web.id/kehidupan-layak>, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl. 14.10 WIB

¹⁵ <http://repository.unair.ac.id/68280/3/Fis.S.84.17%20.%20Dam.t%20-%20JURNAL.pdf>, diakses: Senin, 29 Mei 2018, Pkl 13.37 WIB

F. Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penulisan ini yaitu metode yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah suatu pendekatan yang dilakukan dimana pengumpulan dan penyajian data dilakukan dengan mempelajari dan menelaah konsep-konsep dan teori-teori serta peraturan-peraturan secara kepustakaan yang berkaitan dengan pokok bahasan penulisan skripsi.¹⁶

1. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam tugas akhir ini yaitu yuridis normatif artinya permasalahan yang diangkat, dibahas, dan diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian yuridis normatif seperti Undang-Undang yang bersifat konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan.¹⁷

2. Pendekatan Penelitian

Penyusunan tugas akhir ini dilakukan dengan menggunakan pendekatan konseptual. Pendekatan konseptual muncul dari pandangan dan doktrin,

¹⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Press, 1985, hlm. 7

¹⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010, hlm. 194

yang berkembang dalam ilmu hukum, pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan.¹⁸

3. Jenis Data

Dalam penelitian pada umumnya dibedakan antara data yang diperoleh secara langsung dari masyarakat dan dari bahan-bahan pustaka. Yang diperoleh langsung dari masyarakat dinamakan data primer (atau data dasar), sedangkan yang diperoleh dari bahan-bahan pustaka lazimnya dinamakan data sekunder.¹⁹

Data dalam penulisan ini adalah data sekunder, yaitu bahan-bahan pustaka yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku perpustakaan, peraturan perundang-undangan, karya ilmiah, artikel-artikel, serta dokumen yang berkaitan dengan materi penelitian. Dari bahan hukum sekunder tersebut mencakup tiga bagian, yaitu:²⁰

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pengaturan tentang lalu lintas.

b. Bahan Hukum Sekunder

¹⁸ *Ibid*, hlm. 37

¹⁹ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2011, hlm. 12

²⁰ *Ibid*, hlm. 13

Bahan hukum sekunder, yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti rancangan undang-undang, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier, yakni bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap hukum primer dan sekunder, seperti kamus, ensiklopedia.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan digunakan berupa studi literatur karena penelitian ini diuji menggunakan metode yuridis normatif. Studi literatur digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Studi literatur ini didapatkan menelaah bahan pustaka seperti literatur, hasil penelitian, dan jurnal yang didapat dari perpustakaan Universitas Kristen Maranatha, dan Universitas Negeri Padjajaran.

5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum ini menggunakan pola pikir logika deduktif, yaitu pola pikir pengambilan simpulan dengan mengaitkan premis umum (perundang-undangan,

doktrin, prinsip, dan asas) pada premis khusus (kasus nyata atau fakta). Pada penelitian hukum yang berjenis normatif ini, bahan hukum primer, sekunder, dan tersier tidak dapat lepas dari berbagai penafsiran hukum yang dikenal dalam ilmu hukum yang diperoleh dengan cara membaca, mengkaji, dan mempelajari bahan pustaka, baik berupa peraturan perundang-undangan, artikel, internet, makalah seminar nasional, jurnal, dokumen, dan data-data lain yang mempunyai kaitan dengan data penelitian ini.

G. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan gambaran yang jelas mengenai keseluruhan isi, penulisan hukum ini akan dibagi menjadi lima bab, yaitu pendahuluan, tinjauan pustaka, objek penelitian, penelitian dan pembahasan, serta penutup dengan menggunakan sistematika sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini akan dikemukakan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN TEORITIS MENGENAI ASAS-ASAS KEHIDUPAN YANG LAYAK, TEORI-TEORI MENGENAI PENGGUNAAN PERALATAN

ELEKTRONIS PENUNJANG BERKENDARA, PENAFSIRAN-PENAFSIRAN DALAM HUKUM

Bab kedua ini adalah bab mengenai tinjauan pustaka, membahas mengenai uraian teori, asas, norma, doktrin yang relevan yang diteliti, baik dari buku, jurnal ilmiah, yurisprudensi, perundang-undangan, dan sumber data lainnya. Bab ini akan membahas mengenai pelarangan atau perijinan penggunaan portable GPS.

BAB III TINJAUAN TERHADAP PENGATURAN OJEK ONLINE, PENGATURAN MENGENAI KEAMANAN BERKENDARA MENURUT HUKUM POSITIF INDONESIA

Bab ketiga ini menguraikan mengenai pengaturan ojek online, keamanan berkendara dengan aman. Dengan melihat sistem hukum, pranata hukum, dan kaidah hukum.

BAB IV ANALISIS TERHADAP PENGGUNAAN PORTABLE GPS DALAM APLIKASI OJEK ONLINE OLEH PENGENDARA OJEK ONLINE DIHUBUNGAN DENGAN BERLAKUNYA PASAL 106 AYAT (1) UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS JALAN DALAM RANGKA PEMENUHAN KEWAJIBAN

BERKENDARA SECARA AMAN DAN PEMENUHAN HIDUP LAYAK

Bab keempat ini merupakan penjelasan dari penelitian yang dilakukan penulis mengenai pelarangan penggunaan portable GPS dihubungkan dengan hak memperoleh kehidupan yang layak bagi pengendara ojek online.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini penulis akan menulis pokok-pokok yang dikaji berupa simpulan dan memberi saran terhadap permasalahan yang dituangkan.

