

**PRAKTIK PERTANGGUNGAN RISIKO PADA *DRIVER OJEK ONLINE*  
YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS DI BANDA  
ACEH DALAM PERSPEKTIF AKAD *KAFĀLAH***

**SKRIPSI**



Diajukan Oleh:

**RINA YULIANTI**

NIM. 190102125

Mahasiswa Fakultas Syari'ah Dan Hukum  
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
DARUSSALAM-BANDA ACEH  
2024 M/ 1446 H**

**PRAKTIK PERTANGGUNGAN RISIKO PADA *DRIVER* OJEK *ONLINE*  
YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS DI BANDA  
ACEH DALAM PERSPEKTIF AKAD *KAFĀLAH***

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum  
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh  
Sebagai Salah Satu Beban Studi Progam Sarjana (S1)  
Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Oleh:

**RINA YULIANTI**

NIM. 190102125

Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum  
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

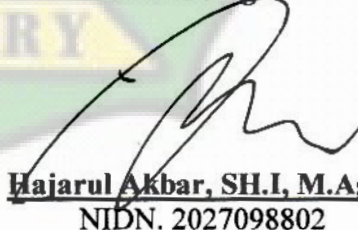
Disetujui untuk Dimunaqasyahkan Oleh:

**Pembimbing I**



**Dr. Bismi Khalid, S.Ag., M.Si.**  
NIP. 19720902199703001

**Pembimbing II**



**Hajarul Akbar, SH.I, M.Ag.**  
NIDN. 2027098802

**PRAKTIK PERTANGGUNGAN RISIKO PADA DRIVER OJEK ONLINE  
YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS DI BANDA  
ACEH DALAM PERSPEKTIF AKAD KAFĀLAH**

**SKRIPSI**

Telah Diuji oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi  
Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry  
Dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima  
Sebagai Salah Satu Beban Studi  
Program Sarjana (S-1)  
Dalam Ilmu Hukum  
Ekonomi Syari'ah

Pada hari/ tanggal: Rabu, 29 Mei 2024  
20 Dzul Qa'dah 1445 H  
Di Darussalam, Banda Aceh

Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi

Ketua

Dr. Bismi Khalid, S.Ag., M.Si  
NIP. 197209021997031001

Sekretaris

Hajarul Akbar, SH.I.M.Ag.  
NIDN. 2027098802

Penguji I

Dr. Faisal, S.T.D., M.A  
NIP. 198207132007101002

Penguji II

Muslem, S.Ag., M.H  
NIDN. 2011057701



Mengetahui,

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum

Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh

Prof. Dr. Kamaruzzaman, M. Sh

197809172009121006



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM  
Jl. Sheikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telp: 0651-7552966 -- Fax:0651-7552966

## LEMBARAN PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rina Yulianti  
Nim : 190102125  
Prodi : Hukum Ekonomi Syari'ah  
Fakultas : Syari'ah dan Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. *Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkannya.*
2. *Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
3. *Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin milik karya.*
4. *Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.*

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggung jawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syari'ah Dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 23 April 2024

Yang menerangkan



Rina Yulianti



## ABSTRAK

Nama : Rina Yulianti  
NIM : 190102125  
Fakultas/Prodi : Syariah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syariah  
Judul : Praktik Pertanggungjawaban Risiko Pada *Driver* Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad *Kafālah*  
Tanggal Munaqasyah : 29 Mei 2024  
Tebal Skripsi : 91 Halaman  
Pembimbing I : Dr. Bismi Khalidin, S.Ag., M,Si  
Pembimbing II : Hajarul Akbar, SH.I, M.Ag.  
Kata Kunci : Ojek Online, Pertanggungjawaban, Risiko, *Kafālah*

Sebagai perusahaan penyedia layanan transportasi online, Grab, Gojek, dan Maxim bertanggung jawab atas keamanan dan kenyamanan setiap pekerja, salah satunya tanggungjawab terhadap risiko kecelakaan kerja. Pekerjaan sebagai *driver* ojek memiliki risiko yang tinggi terutama terhadap kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, perlu adanya jaminan pertanggungjawaban terhadap risiko kecelakaan kerja pada *driver* ojek *online*. Namun, realitanya terdapat beberapa aspek yang perlu ditinjau kembali mengenai pertanggungjawaban risiko pada perusahaan ojek *online* di Banda Aceh. Berdasarkan hal tersebut, permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah praktik pertanggungjawaban risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh, bentuk pertanggungjawaban dari asuransi sebagai pihak ketiga dalam memberikan tanggungan terhadap kecelakaan lalu lintas yang di alami *driver* ojek *online* dalam hubungan kerja antara Perusahaan ojek *online* dengan *driver* dan perspektif akad *kafālah* terhadap praktik pertanggungjawaban risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan pendekatan yuridis empiris, data yang diperoleh bersumber dari hasil pengamatan, wawancara, dan analisis dokumen. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa Perusahaan ojek di Banda Aceh, dalam hal ini Grab, Gojek, dan Maxim bertanggung jawab secara penuh terhadap kecelakaan lalu lintas pada *driver* masing-masing *online* perusahaan. Dalam pelaksanaannya, Perusahaan ojek *online* mengikutsertakan perusahaan kepada asuransi, perusahaan asuransi memberikan pertanggungjawaban terhadap *driver* yang mengalami kecelakaan kerja dan barang yang rusak atau hilang. Pertanggungjawaban risiko terhadap *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang dialami di Banda Aceh berdasarkan Perspektif akad *kafālah* telah memenuhi standarisasi akadnya.

## KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kita panjatkan kepada Allah SWT. Yang telah melimpahkan rahmat-Nya serta kesehatan kepada penulis, sehingga penulis telah dapat menyelesaikan skripsi ini. Tidak lupa pula shalawat dan salam penulis sampaikan kepada Nabi besar Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabat Beliau yang telah membimbing kita ke alam yang penuh ilmu pengetahuan ini.

Dengan segala kelemahan dan kekurangan akhirnya penulis dapat menyelesaikan sebuah karya ilmiah yang berjudul **Pertanggungjawaban Risiko Pada Driver Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad Kafālah**. Skripsi ini ditulis untuk menyelesaikan tugas akhir yang merupakan salah satu syarat dalam rangka menyelesaikan studi sekaligus untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry, Darussalam Banda Aceh.

Dalam penulisan karya ilmiah ini, telah banyak pihak yang membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih banyak kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Mujiburrahman, M.Ag., selaku rektor Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Bapak Prof. Dr. Kamaruzzaman, M.Sh., Ph.D selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum (FSH) Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh serta seluruh staf pengajar dan karyawan
3. Bapak Dr. Bismi Khalidin, S.Ag., M,Si selaku pembimbing I dan Bapak Hajarul Akbar, SH.I, M.Ag selaku pembimbing II, yang telah banyak memberikan bimbingan, bantuan, ide, dan pengarahan, sehingga skripsi ini bisa terselesaikan. Semoga Allah juga selalu memudahkan segala urusan dan di mudahkan rezekinya.

4. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah Dr.iur. Chairul Fahmi, M.A serta Sekretaris Prodi Ibu Azka Amalia Jihad, S.H.I., M.E.I., Penasehat Akademik saya Bapak H. Edi Darmawijaya, S.Ag., M.Ag dan kepada seluruh Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Civitas Akademika Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry yang telah banyak membantu serta mencurahkan ilmunya dan pengalamannya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan studi sejak semester awal hingga sampai ke tahap penyusunan skripsi ini.
5. Ucapan cinta dan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada cinta pertama dan panutan saya, Ayahanda Syamsul Bahri yang telah membesarkan, menyayangi serta memberikan pendidikan yang begitu istimewa kepada penulis dengan penuh rasa cinta dan kasih sayangnya yang tiada henti.
6. Ucapan cinta dan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada pintu surgaku, Ibunda Roswita. Beliau sangat berperan penting dalam menyelesaikan program studi penulis, beliau memang tidak sempat merasakan Pendidikan sampai dibangku perkuliahan, namun semangat, motivasi serta sujudnya selalu menjadi doa untuk kesuksesan anak-anaknya.
7. Tidak lupa pula ucapan cinta kasih kepada Abang saya Muhammad Riski, Kakak saya Riska Maulina dan Adik tercinta Aldamayathi Fakri, serta Keluarga besar saya. Terimakasih telah memberikan semangat, dukungan, dan motivasi serta terimakasih telah setia meluangkan waktunya untuk menjadi tempat pendengar terbaik untuk penulis sampai akhirnya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Ucapan terimakasih kepada Ina Umaira yang telah menjadi sahabat serta tempat berkeluh-kesah penulis selama menempuh pendidikan S1 dan ucapan terimakasih kepada Ira Fazira, Dewi Agustina serta kepada teman Nisa Diana, Zakirah, Putri Nabila, Mira dan teman-teman Queen Bess yang setia memberi motivasi, dan semangat kepada penulis, serta semua teman-teman

HES leting 19 yang tidak mungkin penulis sebutkan satu-persatu, Semoga kebaikan kalian dibalas oleh Allah SWT.

9. Ucapan terima kasih kepada *driver* ojek online di Kota Banda Aceh yang sudah menerima saya untuk melakukan survey lapangan. Terima kasih kepada Bapak Adam, Bapak Edy, Bapak Dedy, Bapak Ashrul, Bapak Musthafa yang telah bersedia diwawancarai dan memberikan jawaban dari setiap pertanyaan pada saat wawancara serta memberikan motivasi dan doa sampai saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
10. Dan yang terakhir untuk diri saya sendiri terimakasih sudah bertahan sejauh ini dan sanggup melewati berbagai rintangan untuk menyelesaikan apa yang telah di mulai, semoga bisa terus berbenah dan berkembang menjadi sosok yang berguna bagi bangsa dan agama.

Akhirnya penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna yang dikarenakan terbatasnya pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari berbagai pihak guna memperbaiki kekurangan yang ada diwaktu mendatang dan mampu memberikan kontribusi yang bernilai positif dalam bidang ilmu. Semoga Allah SWT selalu memberikan taufiq dan hidayah-Nya bagi kita semua. Amin Ya Rabbal 'Alamin.

Banda Aceh, 23 April 2024  
Penulis,

Rina Yulianti



## PEDOMAN TRANSLITERASI

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K  
Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

Transliterasi dimaksudkan sebagai pengalih-hurufan dari abjad yang satu ke abjad yang lain. Transliterasi Arab-Latin ialah penyalinan huruf-huruf Arab dengan huruf-huruf Latin beserta perangkatnya.

### A. Konsona

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf. Dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus.

Berikut ini daftar huruf Arab yang dimaksud dan transliterasinya dengan huruf latin:

Tabel 0.1: Tabel Transliterasi Konsonan

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ḥa	ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er

ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ya
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Za	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	‘	Apostrof
ي	Ya	Y	Ya

## B. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau *monoftong* dan vokal rangkap atau *diftong*.

### 1. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tabel 0.2: Tabel Transliterasi Vokal Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ـَ	Fathah	A	A
ـِ	Kasrah	I	I
ـُ	Dammah	U	U

### 2. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Tabel 0.3: Tabel Transliterasi Vokal Rangkap

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ـِي...	Fathah dan ya	Ai	a dan u
ـِو...	Fathah dan wau	Au	a dan u

Contoh:

- كَتَبَ kataba
- فَعَلَ fa`ala
- سئِلَ suila
- كَيْفَ kaifa

- حَوْلَ haula

### C. Maddah

*Maddah* atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Tabel 0.4: Tabel Transliterasi *Maddah*

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ...إ...ى...	Fathah dan alif atau ya	Ā	a dan garis di atas
ى...ى	Kasrah dan ya	Ī	i dan garis di atas
و...و	Dammah dan wau	Ū	u dan garis di atas

Contoh:

- قَالَ (qāla)
- رَمَى (ramā)
- قِيلَ (qīla)
- يَقُولُ (yaqūlu)

### D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

1. Ta' marbutah hidup

Ta' marbutah hidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t".

2. Ta' marbutah mati

Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".

3. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al* serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasikan dengan "h".



Contoh:

- رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ      raudah al-atfāl/raudahtul atfāl
- الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ      al-madīnahal-munawwarahal-madīnatul munawwarah
- طَلْحَةُ      talhah

### E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

- نَزَّلَ nazzala
- الْبِرُّ al-birr

### F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu ال, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

#### 1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf “l” diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

#### 2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya. Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

- الرَّجُلُ      ar-rajulu
- الْقَلَمُ      al-qalamu
- الشَّمْسُ      asy-syamsu

- الجَلَالُ al-jalālu

## G. Hamzah

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

Contoh:

- تَأْخُذُ ta'khuzu
- شَيْءٌ syai'un
- النَّوْءُ an-nau'u
- إِنَّ inna

## H. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

- وَ إِنَّ اللَّهَ فَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ Wa innallāha lahuwa khair ar-rāziqīn/Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn
- بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَ مُرْسَاهَا Bismillāhi majrehā wa mursāh

## I. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu

didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh:

- الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn/ Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn
- الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ Ar-rahmānir rahīm/Ar-rahmān ar-rahīm

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

Contoh:

- اللَّهُ عَزَّوَجَلَّ Allaāhu gafūrun rahīm
- لِلَّهِ الْأُمُورُ جَمِيعًا Lillāhi al-amru jamī'an/Lillāhil-amru jami'an

## J. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan.

Contoh: Şamad Ibn Sulaimān.

2. Nama Negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrūt; dan sebagainya.

## DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Batas kompensasi maksimal bagi mitra <i>driver</i> dalam mode layanan.....	46
--	----





## DAFTAR GAMBAR

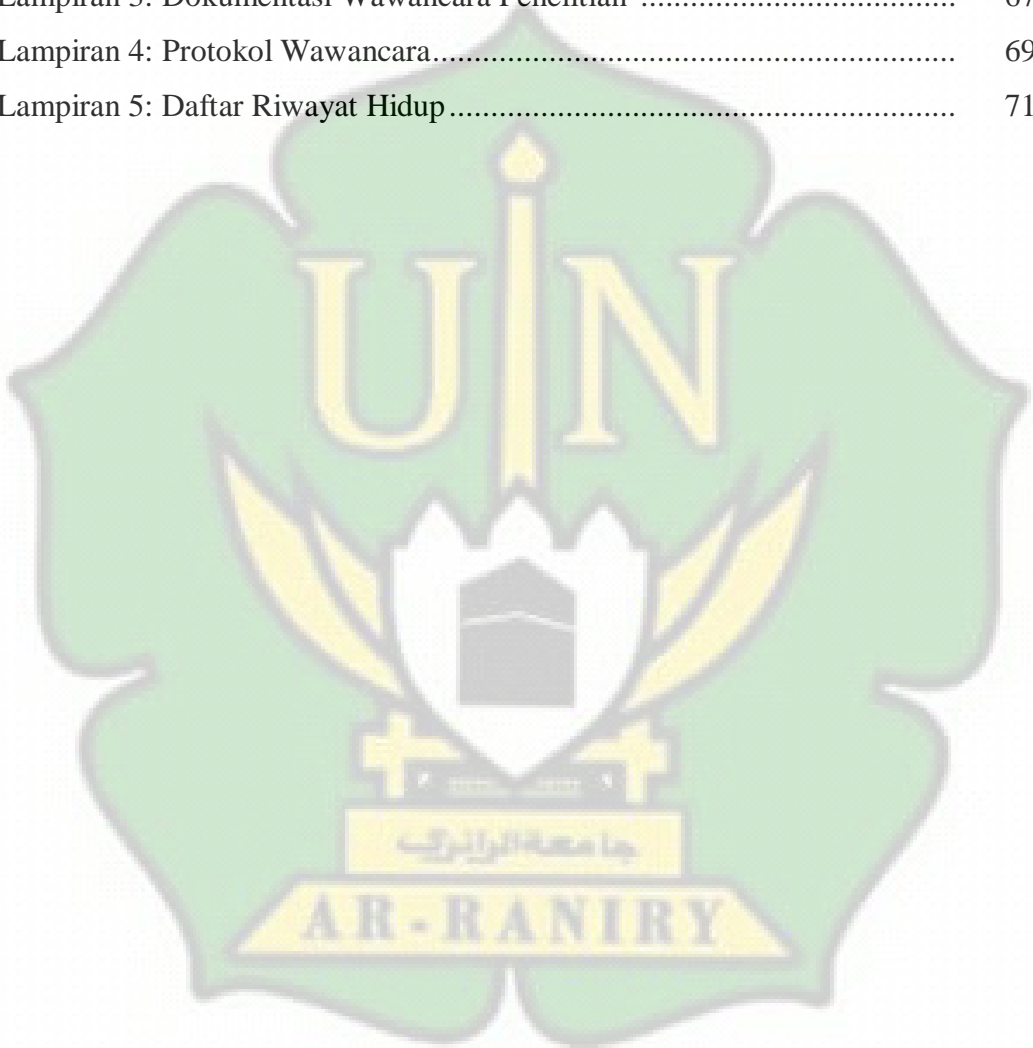
Gambar 1: Skema aplikasi *kafālah* dalam pertanggung jawaban risiko terhadap kecelakaan lalulintas yang di alami *driver* ojek *online* pada perusahaan ojek *online*.....

57



## DAFTAR LAMPIRAN

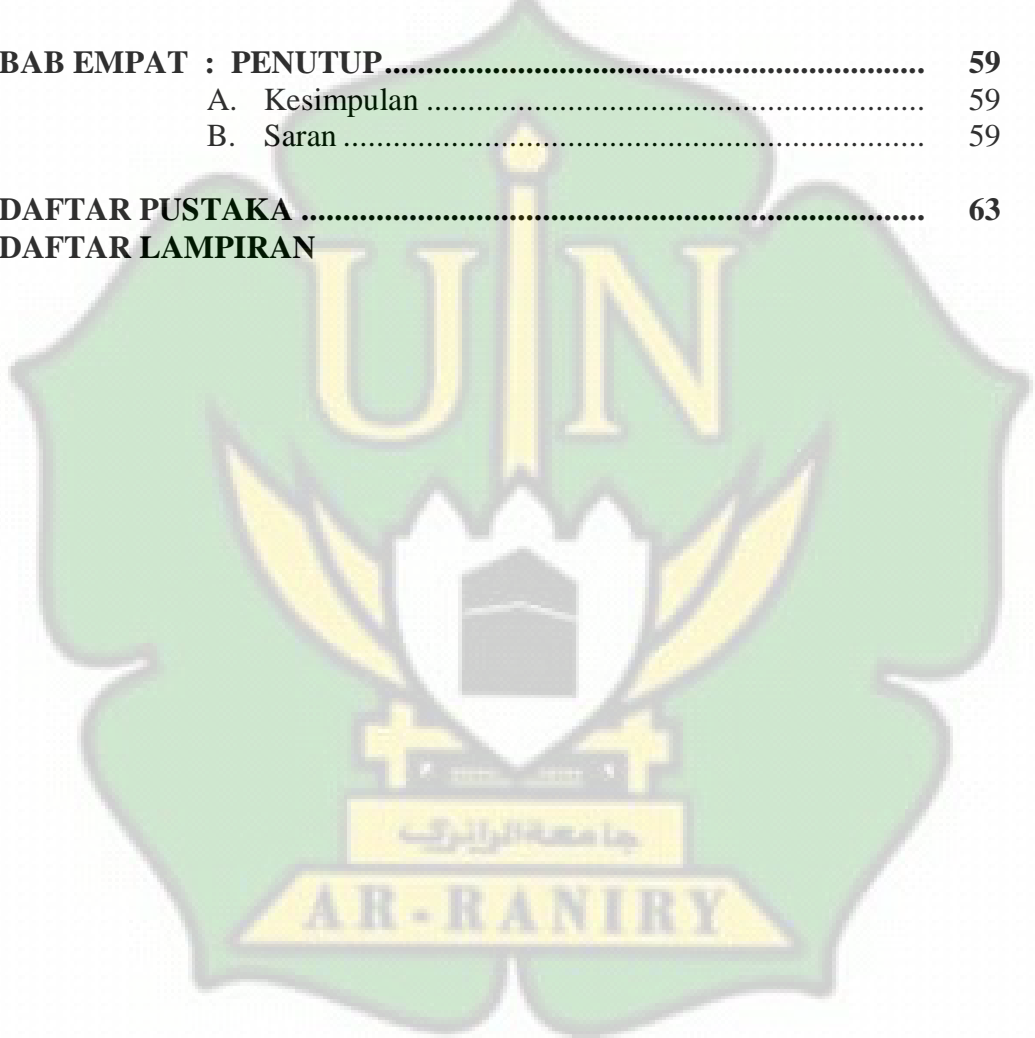
Lampiran 1: Surat Keterangan Penetapan Pembimbing Skripsi .....	65
Lampiran 2: Surat Izin Penelitian Skripsi .....	66
Lampiran 3: Dokumentasi Wawancara Penelitian .....	67
Lampiran 4: Protokol Wawancara.....	69
Lampiran 5: Daftar Riwayat Hidup.....	71



## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR JUDUL</b>	
<b>PENGESAHAN PEMBIMBING</b> .....	<b>i</b>
<b>PENGESAHAN SIDANG</b> .....	<b>ii</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>v</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITERASI</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xviii</b>
<b>BAB SATU : PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Penjelasan Istilah .....	8
E. Kajian Pustaka.....	10
F. Metode Penelitian .....	14
G. Sistematika Penulisan .....	17
<b>BAB DUA : KONSEP PERTANGGUNGAN RISIKO</b>	
<b>MENURUT <i>KAFĀLAH</i></b> .....	<b>19</b>
A. Pengertian dan Dasar Hukum Akad <i>Kafālah</i> .....	19
B. Rukun dan Syarat Akad <i>Kafālah</i> .....	25
C. Manfaat dan Berakhirnya Akad <i>Kafālah</i> .....	29
D. Pertanggungungan Risiko terhadap Kecelakaan Lalu Lintas .....	31
E. Pendapat Ulama Tentang Pertanggungungan Risiko .....	33
<b>BAB TIGA : PENERAPAN PERTANGGUNGAN RISIKO BAGI</b>	
<b><i>DRIVER OJEK ONLINE YANG MENGALAMI</i></b>	
<b><i>KECELAKAAN DALAM AKAD KAFĀLAH</i></b> .....	<b>38</b>
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	38
B. Praktik Pertanggungungan Risiko Pada <i>Driver Ojek Online</i> Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh .....	42
1. Pertanggungungan pada Grab terhadap <i>Driver Ojek Online</i> .....	44

2. Pertanggungangan pada Gojek terhadap <i>Driver</i> Ojek <i>Online</i> .....	48
3. Pertanggungangan pada Maxim terhadap <i>Driver</i> Ojek <i>Online</i> .....	50
C. Perspektif Akad <i>Kafālah</i> Terhadap Pertanggungangan Risiko Pada <i>Driver</i> Ojek <i>Online</i> Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh.....	53
<b>BAB EMPAT : PENUTUP</b> .....	<b>59</b>
A. Kesimpulan .....	59
B. Saran .....	59
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>63</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	





# BAB SATU

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu sektor utama yang sangat mendukung pertumbuhan ekonomi di Indonesia ini. Karena masyarakat sangat membutuhkan alat yang memudahkan manusia ataupun barang berpindah tempat untuk melakukan suatu aktivitas dengan alat yang digerakkan oleh manusia ataupun mesin. Peranan transportasi amat penting sebagai dasar untuk pembangunan dan perkembangan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi suatu bangsa dan negara tergantung pada tersedianya pengkutan dalam negara tersebut.<sup>1</sup>

Seiring berjalannya waktu melihat kebutuhan manusia mengenai transportasi maka muncullah beberapa perusahaan yang bergerak pada bidang transportasi guna untuk memenuhi kebutuhan manusia tersebut. Salah satunya yang sedang berkembang saat ini yakni adanya aplikasi grab, gojek, maxim, dan lain sebagainya. Aplikasi transportasi di era globalisasi saat ini telah menjadi suatu kebutuhan wajib bagi setiap orang pada umumnya, dengan adanya kemudahan transportasi tersebut masyarakat dapat mengakses aplikasi untuk memesan driver yang siap mengantar untuk sampai ketujuan.<sup>2</sup>

Keadaan ini dimanfaatkan oleh masyarakat yang memiliki mobil dan sepeda motor untuk menawarkan jasa yang dapat mengantarkan dan menjemput penumpang dan barang ketempat tujuan. Salah satunya masyarakat yang memiliki sepeda motor bergabung kedalam perusahaan ojek *online*. Perusahaan ojek *online* adalah salah satu perusahaan jasa transportasi yang menyediakan layanan berbasis mobile dalam kegiatan operasionalnya untuk meningkatkan

---

<sup>1</sup> H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo, 1993). hlm. 6.

<sup>2</sup> Marina Asti, Ddk., "Analisa Penggunaan Sepeda Motor Listrik Bagi Transportasi Online Terhadap Ketahanan Energi, *Jurnal Ketahanan Energi*, Vol. 6 Nomor.1. 2020, hlm. 20.

kemudahan akses bagi para pelanggannya dan kesejahteraan bagi pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia. Perusahaan ojek *online* menyediakan berbagai layanan untuk memenuhi kebutuhan dan mempermudah kegiatan masyarakat sehari-hari, termasuk transportasi, pesan antar makanan, antar barang ke suatu tempat dan berbagai layanan lainnya.

Keselamatan kerja termasuk salah satu indikator penting yang harus dimiliki oleh semua sektor formal maupun informal perusahaan. Terutama bagi perusahaan yang memiliki risiko tinggi atau tingkat bahaya yang tinggi dan dapat menimbulkan kecelakaan. Dari tingkat direktur, manager hingga karyawan biasa harus terlibat dan mengikuti prinsip keselamatan kerja. Pertumbuhan layanan ojek *online* yang begitu pesat berhasil menjangkau ribuan tenaga kerja sebagai *driver*. Untuk saat ini bagi sebagian orang menjadi *driver* ojek *online* adalah salah satu pekerjaan yang menjanjikan. Dalam operasional ojek *online* ini membutuhkan pihak ketiga yaitu asuransi untuk mengamankan dan mencegah terjadinya berbagai risiko saat bekerja di jalanan. Dalam fiqh muamalah sistem penjaminan yang dilakukan oleh perusahaan asuransi merupakan bentuk pertanggungjawaban atau risiko baik kecelakaan, kecatatan hingga kematian. Pada perjanjian asuransi ini, pihak perusahaan melakukan pembangunan terhadap risiko yang akan dialami oleh pihak pertama dan kedua. Dengan demikian pihak asuransi melakukan pertanggungjawaban risiko yang akan dialami pihak pertama dan pihak kedua, jadi keberadaan pihak asuransi merupakan pihak ketiga yang akan melakukan pertanggungjawaban risiko tersebut sesuai kesepakatan yang ditetapkan dalam polis perjanjian asuransi.

Bentuk pertanggungjawaban yang dilakukan pihak asuransi tersebut berbeda-beda tergantung tingkat kecelakaan yang terjadi pada *driver* sehingga asuransi dapat diklaim. Secara umum perjanjian asuransi mengharuskan adanya premi yang ditetapkan dan dicantumkan dalam polis. Di dalam hukum Islam telah diatur mengenai bentuk pertanggungjawaban risiko. Salah satu bentuk pertanggungjawaban risiko yaitu akad *kafālah*. Akad *kafālah* merupakan salah satu bentuk akad

dalam bermuamalah yang berupa pemberian pertanggungan baik dalam bentuk jiwa ataupun harta, yang dapat dipahami dari tujuan syari'ah (*maqashid al-syari'ah*) untuk saling membantu dan menolong antar sesama.

Wahbah az-Zuhaili mengatakan bahwa *kafālah* adalah kesediaan untuk memberikan hak sebagai jaminan kepada pihak lain, menghadirkan seseorang yang harus membayar hak tersebut, atau mengembalikan barang yang telah dijadikan jaminan<sup>3</sup>. Menurut jumhur ulama, sah hukumnya memberikan tanggungan atas jiwa seseorang yang memiliki tanggungan hak. Menurut ulama Maliki, Syafi'i dan Hanabilah menjelaskan akad *kafālah* yaitu praktek yang menggabungkan tanggungan *dhāmin* (pihak yang menjamin) kepada tanggungan *al-madhmun 'anhu* (pihak yang dijamin) didalam kewajiban menunaikan hak, kewajiban yang dimaksud yaitu menunaikan hutang.<sup>4</sup>

*Kafālah* akan terlaksana apabila adanya penanggung, penanggung utama, pihak yang ditanggung haknya, dan tanggungan. Terkait dengan pihak yang tertanggung haknya tersebut disyaratkan harus diketahui oleh pihak yang menanggung, sehingga tidak ada kecurangan dalam penanggungan.<sup>5</sup> *Kafālah* adalah jenis akad yang menjanjikan kesehatan dan keselamatan sesuai dengan kesepakatan untuk memberikan keuntungan. Dalam konsep *kafālah*, setiap pekerjaan yang memiliki risiko diperlukannya pertanggungan yang diberikan kepada *kafīl* kompensasinya harus jelas, sesuai, dan transparan, serta sepadan dengan pekerjaan yang dilakukan oleh *qabil*, semua hal yang terkait dengan *kafālah* harus jelas karena sesuatu hal yang tidak jelas adalah *fasad*. Untuk menghindari agar tidak terjadinya perselisihan maka hal-hal yang ada dalam cakupan risiko harus dinyatakan secara jelas yang meliputi bentuk dan mekanisme pertanggungan, serta kompensasi.

---

<sup>3</sup> Wahbah Zuhayli, *Al-Fiqh al-Syafi'i al-Muyassar*, Jilid 2, Edisi Indonesia: Fiqh Imam Syafi'I, terj. Moh. Afifi, (Jakarta: Al-Mahira, 2010), hlm. 157.

<sup>4</sup> Satria Munawir, "Analisis Manajemen Resiko Produk Kafalah (Studi Pada Bank Muamalat Indonesia Banda Aceh)", *Jurnal Ar-Raniry SHARE*, Vol. 3, No. 1, Januari-Juli, 2014, hlm. 28

<sup>5</sup> Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah 5*, (Jakarta: Cakrawala Publishing, 2009), hlm. 386.

Menjadi seorang *driver* tidak terlepas dari segala macam bentuk risiko, baik itu risiko keselamatan maupun risiko kerja. Salah satu bentuk risiko yang tidak dapat dihindari oleh para *driver* yaitu kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang terjadi secara tidak terduga dan juga tidak disengaja yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna lain sehingga mengakibatkan korban jiwa dan juga harta benda.

Dalam sistem pertanggungansan risiko yang diberikan oleh perusahaan kepada setiap tenaga kerja yang memiliki tanggungjawab, mereka akan mendapatkan pertanggungansan risiko dalam bentuk asuransi secara langsung. Adapun bentuk pertanggungansan risiko yang diberikan berupa pertanggungansan kecelakaan kerja, pertanggungansan kematian, pertanggungansan hari tua, serta dana pensiun hingga akhir masa bekerja pada perusahaan tempat ia bekerja. Tanggungjawab yang diberikan oleh perusahaan yaitu berupa ganti rugi. Ganti rugi yang diberikan oleh pihak perusahaan ojek *online* apabila terjadi kecelakaan terhadap para *drivernya* yang terlibat saat proses bekerja yaitu risiko yang berupa asuransi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan salah satu *driver* Grab di kota Banda Aceh. Mereka di bentuk dalam sebuah komunitas, di Banda Aceh sendiri terdapat dua komunitas para *driver* Grab, yang mana nantinya apabila timbulnya permasalahan di lapangan maka para *driver* Grab akan mengadu kepada ketua komunitas. Kecelakaan lalu lintas tersebut juga dialami oleh salah satu *driver* Grab di Banda Aceh . Hasil wawancara dengan salah satu korban *driver* Grab yang mengalami kecelakaan lalu lintas yang terjadi di bulan juli 2023 di depan Bakso Pak Nu Lampineung. Korban mengalami kecelakaan dengan kendaraan sepeda motor yang di kendarai oleh ibu-ibu. Kecelakaan tersebut mengakibatkan *driver* Grab mengalami patah kaki. Kecelakaan ini merupakan salah satu risiko yang dialami oleh *driver* Grab. Pada saat terjadinya kecelakaan para *driver* Grab meminta pertanggungansan terhadap pelaku pengendara motor yang melakukan kesalahan setelah mengetahui olah TKP yang dilakukan oleh pihak

kepolisian setelah dinyatakan siapa yang bersalah dalam kecelakaan tersebut. Asuransi terhadap kecelakaan diberikan melalui Jasa Raharja, ketika seseorang ingin mendaftarkan diri menjadi seorang *driver* maka mereka akan otomatis diberikan asuransi melalui Jasa Raharja dan diwajibkan membayar premi sebesar Rp 60.000.00/tahun. Selain itu, tersedia juga opsi dari asuransi BPJS Ketenagakerjaan bagi para *driver*. Dalam hal ini, *driver* diberi kebebasan memilih ingin mengikuti BPJS Ketenagakerjaan atau tidak, jika seorang *driver* ingin mengikuti BPJS Ketenagakerjaan maka *driver* tersebut akan membayar premi sesuai ketentuan yang berlaku pada BPJS Ketenagakerjaan. Dalam kasus kecelakaan yang terjadi berdasarkan hasil wawancara *driver* mendapatkan pertanggung jawaban melalui Jasa Raharja. Korban *driver* grab mendapatkan pertanggung jawaban dari Jasa Rahardja sebagai penanggung kecelakaan dengan membiayai segala bentuk pengobatan yang di alami korban hingga dinyatakan sembuh.<sup>6</sup> Dalam operasional kerja *driver* grab, keselamatan para *driver* perlu mendapatkan perhatian yang lebih serius bagi *grab*, dikarenakan apabila *driver* membawa penumpang dan mengalami kecelakaan maka akan berakibat fatal bagi *driver* dan *costumernya*.

Sedangkan dengan hasil wawancara terhadap salah satu *driver* ojek *online* dari gojek, pertanggung jawaban risiko terhadap kecelakaan kerja pada gojek dilimpahkan ke asuransi. Seorang *driver* pada saat mendaftarkan diri menjadi *driver* gojek mereka diwajibkan memilih salah satu atau lebih jasa asuransi yang tersedia. Produk asuransi tersebut memiliki polis tersendiri terhadap kecelakaan kerja yang ditanggung. Polis asuransi yang banyak diminati para *driver* gojek yaitu BPJS Ketenagakerjaan. Di setiap bulan para *driver* gojek melalui aplikasi gojek gaji mereka akan di potong Rp.16.800/bulan sebagai bentuk asuransi kecelakaan kerja BPJS. Bagi para *driver* gojek yang mengalami kecelakaan lalu lintas mereka bisa mengklaim bentuk pertanggung jawaban dengan mendapatkan

---

<sup>6</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Adam, *Driver* Grab Kota Banda Aceh Pada Tanggal 29 Agustus 2023 di Banda Aceh



pertanggungans risiko berupa pemberian satuan. Bentuk pemberian santunan ini dimulai dari Rp. 2.000.000.00 hingga Rp. 30.000.000.00 tergantung dari bentuk kecelakaan<sup>7</sup>. Selain tanggungan kecelakaan kerja bagi driver, gojek juga menanggung kerusakan barang pada kecelakaan kerja, artinya pihak gojek menerima klaim terhadap barang yang rusak/hilang karena kecelakaan kerja baik itu pemesanan barang, HP, atau kendaraan, semua akan ditanggung oleh pihak gojek dengan syarat terdapat bukti kuat sesuai dengan ketentuan yang ditentukan oleh pihak gojek.

Berdasarkan hasil wawancara dengan *driver* maxim, maxim telah menyediakan asuransi untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan kerja terhadap *driver* maxim. Maxim telah bekerjasama dengan memeberikan santunan dari program YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia) terhadap *driver* ataupun *costumer* yang terjatuh dan insiden lainnya. Perusahaan Maxim juga telah menyerahkan pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kerja kepada PT Jasa Raharja. PT Jasa Raharja memberikan perlindungan bagi pengguna aplikasi maxim atas risiko kecelakaan lalu lintas sejak 1 Desember 2021.<sup>8</sup>

Dari pemaparan latar belakang berdasarkan hasil wawancara dengan *driver* ojek *online* grab, gojek dan maxim terdapat perbedaan bentuk asuransi yang ditawarkan kepada *driver*, sehingga antara *driver* memiliki tanggungan yang berbeda pula. Dalam hal ini penulis berpendapat bahwasanya hal tersebut bisa menjadi kesenjangan yang mengakibatkan keesalahpahaman antara pihak *driver* dengan perusahaan, perusahaan juga tidak mengedukasi secara khusus hal mengenai asuransi ini terhadap para driver, disisi lain kebanyakan *driver* berasal dari msyarakat awam yang tidak paham secara keseluruhan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan asuransi, sehingga ditakutkan akan memicu hal-hal yang

---

<sup>7</sup> Hasil Wawancara Dengan Bapak Ashrul, *Driver* Gojek Kota Banda Aceh Pada Tanggal 12 September 2023 Di Banda Aceh

<sup>8</sup> Hasil Wawancara Dengan Mawardi, *Driver* Maxim Pada Tanggal 21 Maret 2024 di Banda Aceh

tidak di inginkan. Berdasarkan permasalahan di atas maka penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut terkait permasalahan ini dalam sebuah penelitian dengan judul “*Praktik Pertanggungans Risiko Pada Driver Ojek Online Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad Kafālah*”

## **B. Rumusan Masalah**

Setelah penulis memaparkan latar belakang masalah diatas dapat ditarik beberapa pokok permasalahan yang perlu dikaji dan di bahas nantinya dalam penelitian skripsi ini, maka permasalahan penelitian skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana praktik pertanggungans risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh?
2. Bagaimanan bentuk pertanggungjawaban dari asuransi sebagai pihak ketiga dalam memberikan tanggungan terhadap kecelakaan lalu lintas yang di alami *driver* ojek *online* dalam hubungan kerja antara Perusahaan ojek *online* dengan *driver*?
3. Bagaimana perspektif akad *kafālah* terhadap praktik pertanggungans risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh?

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pembatasan perumusan masalah diatas, maka penelitian ini penulis lakukan untuk memperoleh informasi secara ilmiah dengan tujuan yang telah di formatkan sebagai berikut

1. Untuk mengetahui bagaimana praktik pertanggungans risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh.
2. Untuk mengetahui bentuk pertanggungjawaban dari asuransi sebagai pihak ketiga dalam memberikan tanggungan terhadap kecelakaan lalu lintas yang di alami *driver* ojek *online* dalam hubungan kerja antara Perusahaan ojek *online* dengan *driver*.



3. Untuk mengetahui perspektif akad *kafālah* terhadap praktik pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh.

#### **D. Penjelasan Istilah**

Dalam penulisan karya ilmiah penjelasan istilah diperlukan untuk menghindari terjadinya ruang lingkup penafsiran yang keliru dalam pembahasan skripsi di kemudian hari. Maka penulis menjabarkan istilah-istilah yang digunakan dalam pembuatan skripsi ini. Adapun istilah-istilah tersebut adalah sebagai berikut :

##### **1. Pertanggung Jawaban Risiko**

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Pertanggung jawaban (perjanjian antara dua pihak dimana salah satu pihak wajib membayar iuran dan pihak lain wajib memberikan jaminan penuh kepada pembayar iuran jika terjadi sesuatu terhadap pihak pertama atau hartanya sesuai dengan perjanjian) adalah definisi pertanggung jawaban, juga dikenal sebagai asuransi.<sup>9</sup>

Risiko dalam Kamus Lengkap Bahasa Indonesia merupakan bahaya, kerugian, akibat kurang menyenangkan dari sesuatu perbuatan atau tindakan usaha.<sup>10</sup> Sedangkan dalam kamus hukum, risiko berarti suatu keharusan memegang suatu kerugian karena suatu peristiwa (yang tidak terduga).<sup>11</sup>

Pertanggung jawaban risiko merupakan tanggung jawab perusahaan terhadap pelanggan apabila terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan yang membuat objek rusak. Tanggung jawab yang diberikan oleh perusahaan yaitu berupa ganti kerugian.

---

<sup>10</sup>Kamus Besar Bahasa Indonesia, Diakses melalui situs: <https://kbbi.web.id/asuransi> , tanggal 26 Agustus 2023.

<sup>10</sup> Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Dengan Ejaan Yang Disempurnakan*, (Jakarta: Eska Media, 2003), hlm.618

<sup>11</sup> Sudarsono, *Kamus Hukum*, (Jakarta: Renaka Cipta Bina Adiaksara, 2005), hlm. 410

## 2. *Driver Ojek Online*

*Driver ojek online* merupakan pengemudi sepeda motor yang memanfaatkan aplikasi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/ atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan bagi masyarakat. Ojek *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin tinggi.<sup>12</sup>

## 3. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan adalah kejadian (peristiwa) yang menyebabkan orang celaka. Adapun kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.<sup>13</sup>

## 4. *Kafalah*

Menurut Dewan Syariah Nasional (DSN) *kafālah* adalah jaminan yang diberikan oleh penanggung (*kafīl*) kepada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua atau pihak yang ditanggung (*makful'anhū, ashil*).<sup>14</sup> Secara hukum, *kafālah* adalah pihak ketiga yang menjadi penjamin atas pembayaran suatu utang yang tidak dibayar oleh orang yang seharusnya bertanggungjawab untuk membayar utang tersebut.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Kamus Besar Bahasa Indonesia, Diakses melalui situs: <https://kbbi.web.id/ojek> , tanggal 26 Agustus 2023

<sup>13</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Online, Situs: [https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf), Diakses pada tanggal 26 Agustus 2023.

<sup>14</sup> Fatwa DSN No. 11 /DSN-MUI/IV/2000.

<sup>15</sup> Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk dan Aspek-Aspek Hukumnya*, (Jakarta: Kencana, 2014), hlm. 378.

## E. Kajian Pustaka

Kajian Pustaka merupakan kegiatan dilakukan untuk memetakan penelitian-penelitian terdahulu. Dalam melakukan penelitian ini penulis harus mampu memberikan gambaran terhadap hubungan pembahasan untuk menghindari kesamaan yaitu dengan mengkaji, mendalami, mencermati dan mengidentifikasi hal-hal yang telah dibahas pada penelitian yang diteliti sebelumnya. Menurut penelusuran yang telah peneliti lakukan, belum ada karya ilmiah yang membahas secara detail dan spesifik yang mengarah pada penelitian proposal mengenai *Praktik Pertanggungans Risiko Pada Driver Ojek Online Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad Kafālah*". Namun ada beberapa penelitian yang relevansi dengan masalah yang dibahas dan diangkat penulis dalam penelitian ini. Untuk menguatkan titik perbedaan penelitian penulis dengan penelitian sebelumnya, berikut penulis paparkan beberapa penelitian yang mempunyai keterkaitan dengan karya ilmiah penulis.

*Pertama*, penelitian yang dilakukan oleh Riska Maisarah dengan judul "Pertanggungans Risiko Pekerjaan Bagi Para Medis Di RSUD Dr. Zainoel Abidin Dalam Perspektif Akad *Kafālah*". Penelitian ini secara umum membahas tentang pertanggungans risiko bagi para medis apabila terjadi kecelakaan terhadap pekerja dimana sepenuhnya akan di tanggung oleh pihak RSUD dr. Zainoel Abidin untuk seluruh biaya pengobatan dan kompensasi dari kecelakaan tersebut. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja dan produktivitas pekerja khususnya para tenaga medis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa identifikasi risiko yang dilakukan oleh manajemen RSUD dr. zainoel Abidin terbagi menjadi delapan tingkat risiko pengelompokan ini dilakukan oleh unit K3RS dengan kolaborasi dengan pimpinan rumah sakit sebagai upaya dasar untuk mencegah terjadinya kecelakaan kerja. Pertanggungans risiko keselamatan kerja yang diterapkan RSUD dr. Zainoel Abidin sudah sangat baik dan optimal, dimana pihak rumah sakit sudah memberikan pelatihan terkait pemakaian Alat

Pelindung Diri (APD) sesuai standar bagi tenaga medis baik terhadap pelaksanaan pekerjaan yang berpotensi bahaya maupun tidak. Fokus penelitian terhadap pertanggung jawaban risiko kecelakaan dan akad yang di gunakan merupakan persamaan antara skripsi Riska Maisarah dengan skripsi peneliti.

Sedangkan yang menjadi pembeda skripsi ini dengan skripsi peneliti terletak pada objek dan variabel yang digunakan, objek penelitian Riska Maisarah adalah RSUD dr. Zainoel Abidin dan variabel yang di gunakan yaitu pertanggung jawaban risiko bagi para medis, sementara peneliti menjadikan pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas sebagai variabelnya.<sup>16</sup>

*Kedua*, merupakan skripsi yang di tulis oleh Said Fahmi dengan judul “Pertanggung Jawaban Risiko Supir Mobil Rental Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Perspektif Akad *Ijarah Bi Al-Amal* (Suatu Penelitian Pada CV. Deza Rent Car Di Ie Masen Kayee Adang)”. Penelitian ini secara umum membahas tentang bentuk perjanjian kerja yang telah disepakati oleh pihak supir dengan manajemen CV. Deza Rent Car, dan bagaimana pertanggung jawaban risiko sopir mobil rental terhadap mobil rental yang sudah rusak jika terjadi kecelakaan. Berdasarkan pendapat ulama mahzab empat yang menyatakan bahwa tidak dituntut ganti rugi dalam penyewaan khusus apabila objek rusak ditangan penyewa, dan bukan karena kesengajaan atau kelalaian dari si penyewa. Apabila kerusakan itu terjadi atas kesengajaan dan kelalaian, maka wajib membayar ganti rugi.<sup>17</sup>

Hal yang membedakan penelitian yang dilakukan oleh Said Fahmi dengan penulis terletak dari segi objek dan akad yang dipergunakan. Objek penelitian Said Fahmi adalah pertanggung jawaban risiko bagi sopir mobil rental dan

---

<sup>16</sup> Riska Maisarah, *Pertanggung Jawaban Risiko Pekerjaan Bagi Para Medis Di RSUD Dr. Zainoel Abidin Dalam Perspektif Akad Kafālah*, Skripsi, (Banda Aceh:UIN-Ar-Raniry, 2021).

<sup>17</sup> Said Fahmi, *Pertanggung Jawaban Risiko Supir Mobil Rental Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Amal (Suatu Penelitian Pada CV. Deza Rent Car Di Ie Masen Kayee Adang)*, Skripsi, (Banda Aceh, UIN Ar-Raniry, 2019)

akad yang digunakan adalah *Ijarah bi Al-Amal* sedangkan penelitian penulis adalah mengenai pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas dan menggunakan akad *kafālah*.

*Ketiga*, merupakan skripsi yang ditulis oleh Aftahul Jannah dengan judul “Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep *Ijarah Bi Al-Amal* (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/Labi-Labi Darussalam)”. Penelitian ini secara umum membahas tentang perusahaan mikrolet/labi-labi akan bertanggungjawab atas kerugian yang dialami penumpang karena kecelakaan yang disebabkan oleh sopirnya, namun tanggungjawab itu dialihkan ke Asuransi Jasa Rahardja lalu pihak asuransi yang memberikan pertanggungjawaban kepada penumpang. Apabila kerugian tidak bisa ditanggung oleh asuransi seperti terjadi kecelakaan tunggal, maka sopir juga tidak memberikan ganti rugi terhadap kerusakan barang bawaan penumpang dalam hal kerugian tersebut terjadi atas dasar ketidaksengajaan sopir.<sup>18</sup>

Hal yang membedakan penelitian yang dilakukan oleh Aftahul Jannah dengan penulis terletak dari segi objek dan akad yang dipergunakan. Objek penelitian Aftahul Jannah adalah pertanggungjawaban risiko terhadap kerugian penumpang angkutan umum dan akad yang digunakan adalah *Ijarah bi Al-Amal* sedangkan penelitian penulis adalah mengenai pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas dan menggunakan akad *kafālah*.

*Keempat*, merupakan skripsi yang ditulis oleh Alifa Fadila dengan judul “Analisis Perhitungan Nilai Pertanggung Jawaban Kecelakaan Pada PT. Jasa Rahardja Di Banda Aceh Menurut Konsep *Kafālah*”. Penelitian ini secara umum membahas tentang beberapa indentifikasi yang dilakukan pihak PT. Jasa Rahardja di Banda Aceh terhadap kondisi objek kecelakaan lalu lintas untuk

---

<sup>18</sup> Aftahul Jannah, *Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep Ijarah Bi Al-Amal (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/Labi-Labi Darussalam)*, Skripsi ( Banda Aceh, Uin Ar-Raniry, 2018)



pengajuan klaim dibagi tiga kategori yaitu korban luka-luka, cacat tetap, dan meninggal dunia. Dan pertanggung jawaban korban kecelakaan sepenuhnya di tanggung oleh PT. Jasa Rahardja apabila mengajukan klaim asuransi. Penetapan nilai pertanggung jawaban maksimum sudah tertera dalam Peraturan Menteri Keuangan RI nomor 15/PMK.10/2017 dan 16/PMK.10/2017.<sup>19</sup>

Fokus penelitian terhadap pertanggung jawaban resiko kecelakaan dan akad yang di gunakan merupakan persamaan antara skripsi Alifa Fadila dengan skripsi peneliti. Sedangkan yang menjadi pembeda skripsi ini dengan skripsi peneliti terletak pada variabel yang digunakan, yaitu bentuk perhitungan nilai pertanggung jawaban kecelakaan pada PT. Jasa Rahardja sedangkan pada penelitian penulis yaitu pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas sebagai variabelnya.

*Kelima*, merupakan skripsi yang ditulis oleh Adi Indra Jaya Saputra dengan judul “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Kursus Mengemudi Mobil Di Semarang Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Kerugian”. Secara umum penelitian ini membahas apabila terjadi kecelakaan pada kegiatan kursus mengemudi bentuk tanggungjawab yang diberikan oleh perusahaan jasa kursus mengemudi terhadap pengguna jasa berbeda-beda tergantung kerugian yang ditimbulkan, apabila kerugian berupa cedera fisik bentuk tanggung jawabnya adalah dengan menanggung biaya pengobatan, apabila kerugian berupa rusaknya kendaraan bentuk tanggung jawab yang diberikan adalah biaya perbaikan, sedangkan apabila terjadi kerugian berupa korban jiwa bentuk tanggung jawabnya adalah memberikan santunan.<sup>20</sup>

Fokus penelitian terhadap bentuk tanggung jawab jasa kursus mengemudi mobil terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas merupakan

---

<sup>19</sup> Alifa Fadila “*Analisis Perhitungan Nilai Pertanggung Jawaban Kecelakaan Pada PT. Jasa Rahardja Di Banda Aceh Menurut Konsep Kafalah*”, Skripsi, (Banda Aceh, UIN Ar-Raniry, 2022)

<sup>20</sup> Adi Indra Jaya Saputra “*Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Kursus Mengemudi Mobil Di Semarang Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Kerugian*”. Skripsi, (Semarang, Universitas Diponegoro, 2017)

persamaan antar skripsi Adi Indra Jaya Saputra dengan skripsi penulis. Yang membedakan keduanya adalah pada skripsi Adi Indra Jaya Saputra membahas secara umum, sedangkan pada skripsi penulis mengkaji berdasarkan akad *kafālah*.

## F. Metode Penelitian

Metode penelitian adalah suatu proses yang dilakukan oleh peneliti dalam mengumpulkan data yang di pergunakan dalam penelitian, maka dalam melakukan penelitian dibutuhkan data-data yang lengkap untuk mengarahkan peneliti untuk melakukan penelitian secara sistematis. Ada beberapa langkah dalam penulisan karya ilmiah ini, yaitu:

### 1. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis melakukan sebuah penelitian dengan pendekatan sosiologis (empiris). Dengan pendekatan ini, penulis akan melakukan pengamatan dan wawancara secara langsung dengan masyarakat (dari sumber aslinya) terutama *driver* Grab, *driver* Gojek dan *driver* Maxim..<sup>21</sup>

### 2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah penelitian yang digunakan untuk mendeskripsikan dan menganalisa fenomena, peristiwa, aktifitas sosial, sikap, persepsi dorang secara individual maupun kelompok.<sup>22</sup> Dengan menerapkan analisis dan mengutamakan proses pengumpulan data, jenis penelitian ini digunakan secara deskriptif untuk menggambarkan fakta dan realita pertanggung resiko terhadap *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas dalam perspektif akad *kafālah*.

---

<sup>21</sup> Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 154.

<sup>20</sup> Muhammad Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi* (Jakarta:Raja Grafindo Persada,1999) hlm.122



### 3. Sumber Data

Dalam Penelitian ini, penulis menggunakan dua sumber data yang terdiri dari:

#### a. Data Primer

Data primer merupakan jenis data yang didapatkan dan digali dari sumber utamanya (sumber asli) atau pihak yang bersangkutan melalui proses wawancara atau yang secara umum disebut narasumber. Narasumber dalam hal ini yaitu 2 orang dari *driver* Grab, 1 orang dari *driver* Gojek, dan 2 orang dari *driver* Maxim.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan jenis data yang didapatkan dan digali melalui hasil pengolahan pihak kedua dari hasil penelitian lapangannya, baik berupa data kualitatif maupun data kuantitatif.<sup>23</sup> Sumber data sekunder pada penelitian ini biasanya didapatkan secara tidak langsung dan bisa diperoleh dari buku, jurnal, karya tulis yang berkaitan dengan penelitian.

### 4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini dibutuhkan beberapa teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi dan data penelitian yaitu:

#### a. Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah metode pengumpulan data dengan cara bertanya langsung dengan adanya interaksi komunikasi antara pihak peneliti selaku penanya dan responden selaku pihak yang diharapkan memberikan jawaban.<sup>24</sup> Dalam penelitian ini penulis akan melakukan wawancara secara terstruktur menggunakan bantuan wawancara yang telah penulis persiapkan sebelum wawancara dilakukan. Untuk memperoleh data-data tersebut dan memastikan kebenaran atau

---

<sup>23</sup> Muhammad Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi...* hlm.121

<sup>24</sup> Muhammad Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi,...* hlm.136

kevalidan data, penulis langsung mewawancarai 2 orang *driver* Grab, 1 orang *driver* Gojek, 2 orang *driver* Maxim.

b. Dokumentasi

Data dokumentasi merupakan data yang penulis peroleh dari internal manajemen *driver* ojek *online* berupa dokumen, data tertulis, foto, dan berbagai data internal lainnya yang dimiliki oleh *driver* ojek *online*. Penulis memperoleh dokumentasi berupa foto dengan mendatangi langsung tempat penelitian guna memperoleh informasi yang di butuhkan dalam penelitian.

5. Instrumen Pengumpulan data

Instrumen yang digunakan untuk mengumpulkan data dengan teknik wawancara yaitu kertas, pulpen dan alat perekam untuk mencatat serta merekam keterangan-keterangan yang disampaikan oleh narasumber agar proses penelitian berjalan dengan lancar.

6. Teknik Analisis Data

Analisi data merupakan suatu teknik yang digunakan dalam proses penyusunan data yang diperoleh secara sistematis sehingga mudah sehingga mudah untuk dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Setelah semua data telah dikumpulkan, kemudian data akan dianalisis dengan menggunakan metode deskriptif, yakni metode yang membuat deskripsi serta gambaran secara sistematis, berdasarkan fakta dan data sehingga mudah dipahami serta memperoleh validitas yang objektif dari hasil penelitian. Selanjutnya tahap akhir pengolahan data adalah penarikan kesimpulan. Tujuan utama dari analisis data adalah untuk meringkaskan data dalam bentuk yang mudah dipahami dan mudah ditafsirkan, sehingga hubungan antara ditafsirkan, sehingga hubungan antara problem penelitian dapat dipelajari dan diuji.

## 7. Pedoman Penulisan

Dalam penulisa penelitian ini, penulis mengacu pada buku pedoman penulisan skripsi Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry edisi revisi 2019.

### G. Sistematika Pembahasan

Salah satu bentuk untuk mempermudah pemahaman terhadap keseluruhan skripsi ini adalah dengan pembahasan yang sistematis. Pembahasan dalam skripsi ini di bagi menjadi empat bab, dengan setiap bab memiliki sub-bab yang sistematis. Berikut adalah sistematika pembahasan dalam penulisan ini untuk memudahkan pembaca dan peneliti untuk mengikuti pembahasan skripsi ini. Maka peneliti membagi sistematika pembahasan ke dalam 4 (empat) bab yaitu:

Bab *satu* merupakan pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan istilah, kajian pustaka, metodologi penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab *dua* merupakan pembahasan yang berisi kajian teoritis mengenai tinjauan umum landasan teori, penulis menjelaskan mengenai konsep pertanggungans risiko dalam akad *kafālah*, dengan menguraikan sub-babnya sebagai berikut: pengertian dan dasar hukum *kafalah*, rukun dan syarat *kafālah*, manfaat dan berakhirnya *kafālah*, pertanggungans resiko terhadap kecelakaan lalu lintas dan pendapat ulama tentang pertanggungans risiko

Bab *tiga* merupakan bab hasil dari penelitian skripsi ini mengenai penerapan pertanggungans risiko bagi *driver* ojek *online* dalam akad *kafālah*, yang meliputi gambaran umum lokasi penelitian, praktik pertanggungans risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh, dan perpektif akad *kafālah* terhadap pertanggungans risiko pada *driver* ojek *online* yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh.

Bab *empat* merupakan bab penutup yang terdiri dari kesimpulan dan saran. Pada bab ini penulis akan menjelaskan kesimpulan dari karya ilmiah ini dan juga berupa saran untuk mendapatkan kemajuan dan hasil yang lebih baik.



## BAB DUA

### KONSEP PERTANGGUNGAN RISIKO MENURUT *KAFĀLAH*

#### A. Pengertian Dan Dasar Hukum *Kafālah*

*Al- kafālah* menurut etimologi berarti *zā'amah* (tanggung), *al-dhāmān* (jaminan) dan *hāmalah* (beban).<sup>25</sup> Menurut pengertian syara' *kafālah* adalah proses penggabungan tanggungan *kafīl* menjadi tanggungan *ashil* dalam tuntutan/permintaan dengan materi yang sama atau hutang, atau barang, atau pekerjaan. Adapun al-Mawardi mengatakan bahwa ada beberapa sinonim *kafalah* yang memiliki arti berbeda. Misalnya, kata "*dhāmin*" mengacu pada kekayaan, "*hāmīl*" untuk objek, "*zā'im*" untuk tanggung jawab kekayaan berskala besar, "*kafīl*" untuk asuransi jiwa, dan "*shābir*" untuk semua jenis tanggungan.<sup>26</sup> Sebaliknya, *kafālah* adalah janji yang dibuat oleh penanggung kepada pihak ketiga untuk memberikan uang, aset, atau asuransi jiwa kepada tanggungan tertanggung.<sup>27</sup>

Menurut pendapat Ulama Mazhab juga mendefinisikan pengertian *kafālah* sebagai berikut.

- a. Mazhab Hanafi berpendapat bahwa *kafālah* ialah menggabungkan sebuah *zā'amah* (tanggung) kepada *zā'amah* yang lain di dalam penagihan atau penuntutan secara mutlak. Maksudnya adalah menggabungkan tanggungan pihak *kafīl* (penjamin) kepada tanggungan *al-madīn* (orang yang menanggung suatu hak atau pihak yang dijamin) di dalam penagihan atau penuntutan hak jiwa, *ad-dain* (harta yang masih dalam bentuk utang) atau harta *al-ain* (barang, harta yang barangnya berwujud secara konkrit dan nyata) seperti barang yang *dighashab* atau yang lainnya atau bisa dimaksud dengan proses penggabungan

---

<sup>25</sup> Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah* (Jakarta: Rajawali Pres, 2016), hlm.187.

<sup>26</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'i*,..hlm. 157.

<sup>27</sup> Rozalinda, *Fikih Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 271.

- tanggungan *kafāl* menjadi tanggungan dalam tuntutan atau permintaan *ashill* dengan materi, utang, barang, pekerjaan.<sup>28</sup> Jadi menurut defenisi ini utang yang ada tidak lantas ditetapkan dalam tanggungan pihak *kafāl* dan tidak serta merta gugur dari pundak *ashīl* (orang yang dijamin).<sup>29</sup>
- b. Mazhab Syafi'i mendefinisikan *kafālah* adalah akad yang menetapkan hak pada tanggungan (beban) yang lain atau menghadirkan zat benda yang dibebankan atau menghadirkan badan oleh orang yang berhak menghadirkannya. Dari penjelasan tersebut, menurut Mazhab Syafi'i jaminan dibagi menjadi tiga, yaitu jaminan utang, artinya penjamin bertanggung jawab terhadap apa yang menjadi tanggungan orang yang berutang berupa hak, dan jika salah seorang telah membayar maka tanggungan yang lainnya pun terbebas. Kedua, jaminan untuk mengembalikan barang yang di ghasab, seperti barang yang diambil paksa dan barang yang dipinjam. Ketiga, kewajiban menghadirkan seseorang yang bertindak sebagai penjamin.<sup>30</sup>
- c. Mazhab Maliki berpendapat bahwa *dhāmān*, *kafālah* dan *hāmalah* memiliki makna yang sama, yaitu penanggungan oleh pemilik hak terhadap tanggungan penanggung dengan tanggungan orang yang di tanggung, baik penggabungan tanggungan tersebut bergantung kepada adanya sesuatu atau tidak.<sup>31</sup> Mengenai penjelasan hal tersebut, bahwa jaminan atau tanggungan menurut ulama Maliki ialah orang mempunyai hak mengerjakan tanggungan pemberi beban serta bebannya sendiri yang disatukan, baik menanggung pekerjaan yang sesuai (sama) maupun

---

<sup>28</sup> Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Trj. Ahmad Siddiq Thabrani, (Jakarta; Pena Pundi Aksara, 2009), jilid III, hlm. 925.

<sup>29</sup> Fathul Qadir, *Tafsir Fathul Qadr*, jilid 5, Trj. Amir Hamzah Fachruddin, (Jakarta:Pustaka Azzam,2011), hlm. 389.

<sup>30</sup> Abdurrahman al-Jazāiri, *al-Fiqh Ala Mazahib al-Arbaah*, (Semarang: Dar al-kutub al-ilmiyyah, 1990), hlm. 221.

<sup>31</sup> Ali Fikri, *al-Mu'ammalat Al-Maddiyah wa Al-Adabiyah*, Juz 2, (Mathba'ah Muathafa Al-Babiy Al-Halabiy, Mesir) cet. I, 1357 H, hlm. 11.



pekerjaan yang berbeda. Jaminan atau tanggungan menurut Ulama Maliki terbagi menjadi tiga bagian yaitu pertama, jaminan harta, jika seseorang memberikan harta sebagai jaminan, maka tanggungannya terdapat dalam harta tersebut. Kedua, jaminan muka yaitu menanggung untuk mendatangkan orang yang berpiutang karena kebutuhan, maka jaminan tersebut sah dengan yang bukan harta. Ketiga, *diman ath-tahalab* penjamin hendaklah menjamin orang yang menuntut kepada orang yang berutang dengan biro pemeriksa, jaminan sah walau bukan berupa harta.

- d. Mazhab Hanbali mendefinisikan bahwa *kafālah* adalah *iltizam* sesuatu yang diwajibkan kepada orang lain serta kekekalan benda tersebut yang dibebankan atau *iltizam* orang yang mempunyai hak menghadirkan dua harta (pemiliknnya) kepada orang yang mempunyai hak. Dari defenisi yang dikemukakan oleh para ulama mazhab tersebut, dapat di ambil maknanya bahwa *kafālah* atau *dhāmān* adalah suatu akad antara dua pihak, di mana pihak pertama menanggung beban dan tanggung jawab pihak kedua untuk menyelesaikan utang, atau menuntut harta atau menghadirkan orang yang bermasalah dengan pihak kedua. Dapat dipahami bahwa *kafālah* itu adakalanya menanggung harta (*mal*), atau utang atau orang.

Dalam bukunya *Fiqh al-Sunnah*, Sayyid Sabiq mengatakan bahwa *kafālah /dhāmān* adalah perbuatan menggabungkan tanggungan dari orang yang menjadi penjamin utama atas tuntutan yang menyangkut jiwa, hutang, barang, atau pekerjaan.<sup>32</sup> Selain itu, Dewan Syariah Nasional (DSN) mendefinisikan *kafālah* sebagai jaminan yang diberikan oleh penanggung (*kafīl*) kepada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua atau tertanggung, masih dalam

---

<sup>32</sup> Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah* (Beirut: Daar Al-Fikr, 2206), Jilid LII, hlm. 925.



ruang lingkup terminologi.<sup>33</sup> *Kafālah* juga disebut sebagai pengalihan tanggung jawab seseorang yang dijamin dengan berpegang pada tanggung jawab orang lain sebagai penjamin.

Dari beberapa pengertian *kafālah* yang telah dijelaskan diatas, maka sangat tepat bahwa pengertian *kafālah* adalah kesepakatan yang dilakukan oleh sekurang-kurangnya dua pihak dimana pihak utama memikul tanggung jawab terhadap pihak luar untuk menggantikan pihak yang bersangkutan. Pihak berikutnya dalam memenuhi komitmen sebagai properti atau kehidupan.

Para ulama dan fuqaha telah meletakkan dasar hukum atas praktek kafalah dalam pertanggungjawaan jasa berdasarkan ketentuan hukum syara' dapat dilihat dalam Q.S Yusuf ayat 66 yaitu:<sup>34</sup>

قَالَ لَنْ أَرْسِلَهُ مَعَكُمْ حَتَّى تُؤْتُونِ مَوْثِقًا مِّنَ اللَّهِ لَتَأْتِنَنِي بِهِ إِلَّا أَنْ يُحَاطَ بِكُمْ فَلَمَّا آتَوْهُ مَوْثِقَهُمْ  
قَالَ اللَّهُ عَلَيَّ مَا تَقُولُ وَكِيلٌ

“Dia (Yakub) berkata, “Aku tidak akan melepaskannya (pergi) bersama kamu, sebelum kamu bersumpah kepadaku atas (nama) Allah, bahwa kamu pasti akan membawanya kepadaku kembali, kecuali jika kamu dikepung (musuh).” Setelah mereka mengucapkan sumpah, dia (Yakub) berkata, “Allah adalah saksi terhadap apa yang kita ucapkan.” (QS. Yusuf [12]:66)

Ayat di atas menjelaskan bahwa Ya'qub tidak akan melepas Bunyamin pergi bersama mereka sebelum ia memberikan janji yang teguh atas nama Allah. “Yakni bersumpahlah kalian dengan sumpah dan janji yang sangat kuat. *“bahwa kamu pasti akan membawanya kepadaku kembali, kecuali jika kamu dikepung musuh.”* Kecuali kalian diserang dan dikalahkan oleh musuh-musuh kalian dan kalian tidak mampu lagi untuk menyelamatkannya. *“Tatkala mereka memberikan janji mereka.”* Yakni (ketika Ya'qub) memperkuat kata-kata

<sup>33</sup> Fatwa Dewan Syariah Nasional No: 11/DS-MUI/IV/2000, Tentang *Kafalah*

<sup>34</sup> Q.S Yusuf (12): 66

mereka, ia berkata “Allah adalah saksi atas apa yang kita ucapkan ini.” Ibnu Ishaq berkata, “Ya’qub melakukan hal itu karena terpaksa mengutus mereka untuk mendapatkan bahan makanan yang sangat mereka butuhkan, dan terpaksa melepas kepergian Bunyamin bersama mereka.”<sup>35</sup> Dari penjelasan di atas ini merupakan *kafālah* terhadap jiwa, yaitu menanggung atas hadirnya kembali Bunyamin.

Selain itu ayat al-Qur’an yang menjelaskan tentang *kafālah* terdapat dalam Q.S Yusuf ayat 72.<sup>36</sup>

قَالُوا نَفَقْدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلِمَنْ جَاءَ بِهِ حِمْلُ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ

Mereka menjawab, “ kami kehilangan cawan raja, dan siapa yang dapat mengembalikannya akan memperoleh (bahan makanan seberat) beban unta dan aku jamin itu.” (Q.S Yusuf: 72)

Dalam Tafsir Ibnu Katsir, ayat ini menggunakan bentuk, dan jamak serta bentuk tunggal. Misalnya kata *za’im* (زَعِيم) / penjaminan adalah bentuk tunggal, tetapi sebelumnya, misalnya kata *qālu* (قَالُوا) / mereka menjawab dalam bentuk jamak ini mengisyaratkan bahwa yang berbicara hanya seorang, yaitu pemimpin rombongan pengejar itu, sedang sisanya menyetujui dan mengiyakan. Perbuatan demikian dikenal dengan *ji’alah*. “dan aku menjamin terhadapnya.” Sedangkan, perbuatan ini termasuk *dhimān* atau *kafālah*. Jadi kata *zā’im* dalam ayat diatas bermakna *kafīl* atau *dhāmin* (pihak yang bertindak sebagai penjamin sebagaimana dalam *kafālah*).<sup>37</sup>

Kemudian pada tafsir *Aisarut Tafasir* disebutkan bahwa para pembantu raja menjawab, “kami sedang mencari bejana tempat minum air raja. Kami akan memberikan hadiah bagi orang yang menemukannya berupa makanan seberat beban unta”. Pemimpin mereka pun menegaskan hal itu dengan berkata,

<sup>35</sup> Abul Fida, Imaduddin Ismail bin Umar bin Katsir al-Qurasyi, Tafsir Ibnu Katsir, (terj. Arif Rahman Hakim, MA), hlm. 589-590.

<sup>36</sup> Q. S Yusuf (12):72

<sup>37</sup> Depag RI, *Al-Quran dan Terjemahan* (Bandung: CV Diponegoro, 2000), hlm 963

“aku menjamin janji ini”. Ibnu Abbas berkata pengertian *za'im* dalam ayat tersebut adalah *kafāl* yang artinya orang yang menanggung atau orang yang menjamin.<sup>38</sup>

Adapun hadis yang menjadi legitimasi di perbolehkannya *kafālah*, yaitu berbunyi:

عَنْ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أُتِيَ بِجَنَازَةٍ لِيُصَلِّيَ عَلَيْهَا، فَقَالَ: هَلْ عَلَيْهِ مِنْ دَيْنٍ؟ قَالُوا: لَا، فَصَلَّى عَلَيْهِ. ثُمَّ أُتِيَ بِجَنَازَةٍ أُخْرَى، فَقَالَ: هَلْ عَلَيْهِ مِنْ دَيْنٍ؟ قَالُوا: نَعَمْ. قَالَ: صَلُّوا عَلَيَّ صَاحِبِكُمْ .. قَالَ أَبُو قَتَادَةَ: عَلَيَّ دَيْنُهُ يَا رَسُولَ اللَّهِ، فَصَلَّى عَلَيْهِ

“Bahwasanya, pernah dihadapkan kepada Nabi Shallallahu ‘alaihi wa sallam seorang jenazah untuk beliau shalati. Lalu beliau bertanya, “Apakah dia punya hutang?” Mereka menjawab, “Tidak”, maka beliau pun menyalatinya. Kemudian didatangkan kepada beliau jenazah yang lain, lalu beliau bertanya, “Apakah dia punya hutang?”, Mereka menjawab, “Ya” maka beliau Shallallahu ‘alaihi wa sallam berkata, “Shalatilah teman kalian ini oleh kalian”. Abu Qatadah berkata, “Wahai Rasulullah. Saya yang akan melunasi hutangnya”, maka beliau pun mau menyalatinya”. (Hadits Riwayat Al-Bukhari 2295 ).<sup>39</sup>

Hadis tersebut menjelaskan tentang utang seseorang yang telah meninggal dunia, yang kemudian ditanggung oleh seorang sahabat, yaitu Abu Qatadah. Ini menunjukkan bahwa tanggungan (*kafālah*) hukumnya dibolehkan. Dari dua sumber hukum Islam ini, eksistensi *kafālah* sangat diperbolehkan karena mendatangkan kemashlahatan umat. Sedemikian rupa, ijma' ulama mengizinkan *kafālah* untuk berbagai kebutuhan manusia sebagai upaya untuk menghindari kemalangan dari peminjam. Itu dipraktikkan oleh orang-orang pada zaman Nabi, dan telah dibuktikan bahwa tidak ada yang pernah mengeluh atau menyangkalnya.

<sup>38</sup> Al-Jumanatul Ali, *Al-qur'an dan Terjemahan*, (Bandung: CV penerbit J-Art, 2004), hlm 267

<sup>39</sup> Abi Abdullah Muhammad bin Ismail al Bukhari, *Sahih Al-Bukhari* Vol. 3, hlm.181.

Ijma' Ulama sepakat atas pembolehan *kafālah* secara umum karena keperluan atau hajat manusia kepadanya untuk saling tolong menolong serta untuk menghindarkan atau menolak bahaya dari orang yang bertanggung.<sup>40</sup>

## B. Rukun Dan Syarat *Kafālah*

Rukun merupakan komponen penting yang harus dimiliki dalam hal ibadah maupun muamalat, sehingga rukun dan syarat tersebut harus terpenuhi. Oleh karenanya konsekuensi yang ditimbulkan dari tidak terpenuhinya rukun ialah dapat membatalkan suatu transaksi atau transaksi tersebut tidak sah secara hukum dan membatalkan semua konsekuensi dari akad tersebut (batil). Sedangkan syarat akad merupakan unsur yang ada di luar akad, namun harus tetap ada dalam implementasi akad tersebut meskipun bila tidak terpenuhi akadnya tetap sah namun tidak sempurna, sehingga dibutuhkan penyempurnaan syarat agar akad yang dilakukan tidak cacat atau fasid.

Para ulama Hanafiyah berpandangan bahwa dalam akad *kafālah* hanya ada satu rukun yaitu ijab dan qabul dan kedudukan itu adalah satu-satunya. Namun jumhur ulama berpendapat bahwa transaksi akad *kafālah* harus memenuhi lima rukun sebagai berikut:

### 1. *Shighat* (ijab dan kabul)

Ijab kabul merupakan lafaz yang diucapkan para pihak yang terlibat dalam suatu transaksi sebagai bentuk kesepakatan atas suatu perbuatan yang dimuat dalam klausula-klausula tertentu yang disepakati oleh para pihak. Dalam ijab kabul ini, para pihak harus memahami substansi dari akad yang diperjanjikan sehingga dapat dilakukan kesepakatan-kesepakatan dalam bentuk hak dan kewajiban masing-masing pihak.

---

<sup>40</sup> Sayyid Sabiq, *Fiqh Al-Sunnah*,... hlm. 12

Adapun *shighat* akad dapat dilakukan dalam bentuk tertulis sebagai sebuah kontrak/perjanjian dan memiliki kekuatan hukum yang lebih kuat dibandingkan perjanjian yang dilakukan secara lisan. *Shighat* akad yang diucapkan menunjukkan saling ridha para pihak dalam melakukan kontrak yang dibuat.

*Shighat kafālah* dapat disampaikan melalui ekspresi yang menunjukkan kemampuan untuk menanggung sesuatu dan memenuhi tanggung jawab. Seperti ungkapan, “*aku akan menjadi penjagamu*” atau “*saya akan menjadi penanggung atas kewajibanmu atas seseorang*” atau ungkapan lain yang serupa. Dalam akad *kafālah*, ulama tidak mensyaratkan kalimat lisan untuk diungkapkan, semuanya dikembalikan ke kontrak adat. Kemampuan untuk memenuhi tugas pada dasarnya disampaikan oleh ekspresi.

## 2. *Makfūl bihi*

Objek pertanggungan harus bersifat mengikat terhadap diri tertanggung, dan tidak bisa dibatalkan tanpa adanya sebab syar’i. selain itu objek harus merupakan tanggung jawab penuh pihak tertanggung. Seperti menjamin harga atas pihak transaksi barang sebelum serah terima, menanggung beban hutang yang bersifat mengikat terhadap diri seseorang. Selain itu, nominal objek tertanggung harus jelas, tidak diperbolehkan menanggung sesuatu yang tidak jelas (*majhul*). Namun demikian sebagian ulama fiqh membolehkan menanggung objek pertanggungan yang di jamin oleh rasulullah yang dimana nilai objek pertanggungan yang dijamin oleh Rasulullah bersifat *majhul*, dengan demikian di perbolehkan.

## 3. *Kafīl*

*Kafīl* merupakan orang yang berkewajiban melakukan tanggungan (*makhfūl bihi*). Orang yang bertindak sebagai *kafīl* disyaratkan adalah orang dewasa (*balig*), berakal, berhak penuh untuk



bertindak dalam urusan hartanya, dan rela dengan *kafālah*. Seorang *kafīl* wajib melaksanakan akad *kafālah* tanpa ada paksaan. Dia memiliki kesempatan total untuk melakukan tanggung jawab. *Kafīl* tidak memiliki hak untuk mengacu pada pertanggungjawaban yang ditetapkan karena akad ini.

4. *Makfūl 'anhu* (orang yang ditanggung)

Syarat utama pengikatan tertanggung (*makfūl 'anhu*) adalah mereka dapat menerima objek tertanggung, baik yang dilakukannya sendiri maupun melalui orang lain yang mewakilinya. Selanjutnya, *makfūl 'anhu* harus diperhatikan oleh pihak *kafīl*.

5. *Makfūl lahu*

Jika lafaz *kafālah* telah dinyatakan maka hal itu mengikat kepada pertanggungjawaban yang akan diselesaikan. Artinya, pertanggungjawaban tersebut wajib ditanggung oleh *kafīl* secara sekaligus atau bertahap. Jika pertanggungjawaban itu harus ditanggung si *kafīl* dapat meminta syarat penundaan dalam jangka waktu tertentu. Hal ini dibenarkan berdasarkan hadist yang diriwayatkan Ibnu Majah dari Ibnu Abbas bahwa Nabi saw. Menanggung seluruh dinar yang diwajibkan membayarnya selama satu bulan, beliau melakukannya.<sup>41</sup>

Adapun syarat-syarat *kafālah* yaitu:<sup>42</sup>

a. Syarat shighat

Ada tiga syarat ijab *kafālah*, yaitu sebagai berikut:

- Harus diungkapkan dengan kata-kata yang jelas (*eksplisit*) atau eksplisit (*implisit*) menunjukkan komitmen (*iltizam*).

<sup>41</sup> Abdul Rahman Ghazaly, Ghufuron Ihsan & Sapiudin Shidiq. *Fiqh Mu'amalah*, Ed. 1, Cet. 4, (Jakarta: Kencana, 2015), hlm. 206-207.

<sup>42</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Fikih Islam Wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 46-56

- Tidak bisa mengapung; diperlukan kepastian. Oleh karena itu, *kafālah* yang bergantung pada syarat yang tidak lazim, seperti peribahasa, maka tidak sah.
  - Dalam *kafālah* harta tidak ada batasan waktu karena yang dimaksud dan diinginkan adalah memenuhi dan membayarnya. Karena yang dimaksudkan dan diinginkan adalah menghadirkan individu yang bersangkutan, tidak ada *kafālah* pada jiwa.
- b. Syarat *Makfūl bihi*
- Harus sesuatu yang menjadi tanggung jawab si *kafīl*, seperti utang, harta, nyawa, atau perbuatan.
  - Sesuatu yang dapat dilakukan oleh *kafīl* untuk memperoleh manfaat dari akad *kafālah*.
  - Hutang yang ada harus benar-benar memiliki status hukum dan mengikat.
- c. Syarat *Kafīl*
- Baligh dan berakal, Diharamkan *kafālah* yang ditanggung oleh anak di bawah umur dan apalagi yang dilakukan oleh orang gila.
  - Kebebasan (bukan perbudakan). Jika dilakukan oleh seorang budak, *kafālah* tidak efektif. Akan tetapi, *kafālah* yang dilakukan seorang budak tetap ada, dan setelah dia bebas, dia wajib menunaikan tanggung jawabnya sebagai akibat dari *kafālah* yang dia berikan.
- d. Syarat *Makfūl' anhu*
- *Ashil* harus dapat menyerahkan sesuatu yang telah dijamin olehnya atau oleh wakilnya.
  - *Ashil* harus diketahui oleh *kafīl*. Kehadiran pihak *ashil* tidak diperlukan untuk membuat perjanjian *kafalah*.
- e. Syarat *Makfūl lahu*
- Harus diketahui



- Harus berada di majlis kontrak untuk *kafālah*.
- Harus berakal. memiliki kemampuan untuk melakukan *kafālah*. Jika *kafālah* dilakukan oleh anak di bawah umur atau orang gila, itu melanggar hukum.

### C. Manfaat Dan Berakhirnya Akad *Kafālah*

*Kafālah* pada hakikatnya ialah usaha untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi semua orang yang melakukan transaksi. Untuk era sekarang ini *kafālah* adalah asuransi. Jaminan atau asuransi telah disyariatkan oleh Islam ribuan tahun silam. Ternyata, untuk masa sekarang ini *kafālah* (jaminan) sangat penting, tidak pernah dilepaskan dalam bentuk transaksi seperti uang apalagi transaksi besar seperti bank dan sebagainya. Manfaat yang dapat diambil adalah *kafālah* mendatangkan sikap tolong menolong, keamanan, kenyamanan, dan kepastian dalam bertransaksi. Wahbah Zuhaily mencatat hikmah *tasry* dari *kafālah* untuk memperkuat hak, merealisasikan sifat tolong menolong, mempermudah transaksi dalam pembayaran utang, harta dan pinjaman. Supaya orang yang memiliki hak mendapatkan ketenangan terhadap hutang yang dipinjamkan kepada orang lain atau benda yang dipinjam.

Adapun akad *kafālah* dapat berakhir apabila:

1. *Kafālah bil māl* itu akan selesai dan berakhir dengan dua hal seperti berikut:<sup>43</sup>
  - Telah adanya pembayaran dan pelunasan utang yang ada kepada pihak *ad-Da'in* (pihak yang berpiutang, *al-Makfūl lahu*) atau telah adanya sesuatu yang berkedudukan hukum seperti pembayaran dan pelunasan utang. Baik pembayaran dan pelunasan itu dari pihak penjamin (*kafīl*) maupun dari pihak yang dijamin (*ashīl*). Jika pelunasan itu sudah terjadi, maka maksud dan tujuan dari *kafalah*

---

<sup>43</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqih Islam Wa Adillatuhu*, Jilid 6, (Depok: Gema Insani Press, 2007), hlm. 64.

telah tercapai, oleh karena itu secara otomatis *kafalah* yang ada juga berakhir.

*Kafalah* juga dapat berakhir jika pihak *ad-Da'in* mengibahkan utang yang ada kepada pihak penjamin atau kepada pihak yang dijamin, atau mendedahkan utang yang ada penjamin atau kepada pihak yang dijamin. Begitu juga, *kafalah* dapat berakhir apabila pihak *ad-Da'in* meninggal dunia sementara yang mewarisinya adalah pihak penjamin atau pihak yang dijamin.

- Adanya *al-Ibrā'* (pembebasan) atau sesuatu yang semakna dengannya.

Apabila pihak yang berpiutang (*ad-Daa'in*, *al-Makfūl lahu*) meng-*ibrā'*-kan (membebaskan) pihak penjamin atau pihak yang dijamin dari tanggungan utang yang ada, maka *kafalah* yang ada sudah usai dan berakhir. Hanya saja, apabila yang dibebaskan dari tanggungan adalah pihak penjamin, maka pihak yang dijamin tidak ikut terbebaskan, sedangkan apabila yang dibebaskan dari tanggungan adalah pihak yang dijamin, maka secara otomatis pihak yang menjamin juga ikut terbebas. Karena utang yang ada sebenarnya adalah tanggungan pihak yang dijamin, bukan tanggungan pihak penjamin.

2. *Kafalah bi an-nafs*, maka berakhir karena tiga sebab, sebagai berikut:<sup>44</sup>

- Penyerahan diri orang yang dituntut di tempat yang memungkinkannya untuk dihadapkan di muka sidang pengadilan, misalnya di kota A. Apabila penyerahan dilakukan di lapangan atau di tempat yang tidak mungkin terdakwa dihadapkan di muka sidang, maka *kafīl* (penjamin) belum bebas karena tujuan penyerahan belum terwujud. Apabila disyaratkan *kafīl* harus menyerahkan diri *makfūl* di kota A, tetapi penyerahan di kota B, maka menurut pendapat

---

<sup>44</sup> Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Amzah, 2013), hlm. 445.

Imam Abu Hanifah, *kafīl* sudah bebas, karena terdakwa memungkinkan untuk dihadapkan di muka sidang pengadilan di kota A. Sedangkan menurut pendapat Muhammad dan Abu Yusuf tidak bebas kecuali *makfūl* diserahkan di kota yang ditentukan.

- Pembebasan terhadap *kafīl* oleh pemilik hak dari kewajiban *kafālah bi an-nafs*. Tetapi *ashil (makfūl 'anhu)* tidak bebas karena pembebasan tersebut hanya terhadap *kafīl* saja. Apabila pembebasannya termasuk juga *makfūl 'anhu* maka kedua-duanya bebas.
  - Meninggalnya *makfūl 'anhu*. Apabila *al-ashil* meninggal dunia maka *kafālah* menjadi berakhir dan *kafīl* (penjamin) telah bebas dari tugas *kafālah bi an-nafs*, karena *makfūl* tidak mungkin untuk dihadirkan. Demikian pula *kafālah* berakhir karena meninggalnya penjamin (*kafīl*). Tetapi apabila *makful lahu* yang meninggal, maka *kafālah bi an-nafs* tidak gugur dan kedudukannya digantikan oleh ahli waris atau pemegang wasiatnya.
3. Apabila *kafālah bi al-'ain* atau *kafālah bi at-taslim* dapat berakhir karena dua hal, yaitu sebagai berikut:<sup>45</sup>
- Penyerahan benda yang ditanggung (dijamin), apabila barangnya masih ada atau persamaannya, atau harganya, apabila barangnya telah rusak.
  - Pembebasan *kafīl* (penjamin) dari tugas *kafālah*. Misalnya perkataan pemilik pihak: “*Saya bebaskan engkau dari tugas kafālah*”. Demikian pula *kafālah* dapat gugur (berakhir) karena pembebasan *ashil (makfūl)* dari kewajiban menyerahkan barang yang ada padanya.

---

<sup>45</sup> Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat...*, hlm. 446.

#### **D. Pertanggungans Risiko Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas**

Mata pencaharian masyarakat semakin terancam akibat kecelakaan lalu lintas yang bukan salah mereka seiring kemajuan teknologi. Bahwa negara senantiasa berupaya menggubakan berbagai strategi dalam melindungi masyarakat dari kecelakaan lalu lintas, antara lain menyiapkan jaminan perlindungan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas dan sosialisasi keselamatan terpadu.

Pertanggungans terhadap kecelakaan lalu lintas di Indonesia diatur dalam UU No. 33 tahun 1964 Jo PP No. 17 Tahun 1965 tentang dana pertanggungans wajib kecelakaan. A. Hasymi Ali dalam Kamus Asuransi bahwa risiko, juga dikenal sebagai tingkat risiko atau peluang persentase munculnya ketidakpastian tertentu. Sebaliknya, kecelakaan, jika mengacu pada situasi yang ditanggung oleh asuransi kecelakaan dan kesehatan, adalah peristiwa yang tidak diharapkan, tidak diramalkan, dan tidak terduga yang biasanya mengakibatkan cedera atau kerugian (loos).<sup>46</sup>

Pembangunan sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat dan pemberdayaan masyarakat lemah dan tidak mampu sesuai dengan harkat dan martabat kemanusiaan merupakan amanat Pasal 34 ayat 2 UUD 1945. Selain itu, negara Indonesia wajib memberikan jaminan pengelolaan risiko kecelakaan lalu lintas dengan Undang-undang No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungans Wajib Kecelakaan Penumpang Jo. PP No. 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungans Wajib Kecelakaan Penumpang. Undang-undang No. 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Jo. PP No. 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas.

Pada dasarnya setiap warga negara membutuhkan asuransi untuk menanggung kerugian yang diakibatkan oleh bahaya tersebut. Hanya saja

---

<sup>46</sup> A. Hasymi Ali, Agus Subekti, Wardana, *Kamus Asuransi*, (Jakarta: Bumi Aksara), 2002, hlm 282.

nampaknya otoritas publik juga sadar bahwa pengamanan seperti itu tentu bukanlah yang ringan, apalagi melihat secara logika bahwa moneter dan moneter negara belum mengizinkannya sehingga tidak terbayangkan oleh otoritas publik. Untuk mewajibkan setiap hasil dari kecelakaan yang dialami oleh individu konvensional. Untuk keluar dari situasi ini, penting untuk bekerja sama secara kooperatif. Iuran dan iuran wajib diambil dari kelompok orang yang dianggap mampu untuk melaksanakan strategi ini.

Diputuskan oleh instansi pemerintah bahwa PT Jasa Rahardja, BPJS ketenakerjaan, dan perusahaan-perusahaan swasta yang berwenang bertanggungjawab untuk menghimpun dana dari pengguna angkutan umum dan pemilik kendaraan untuk di intervensikan, dan mengelola dana tersebut secara efektif. Program dari asuransi ini memberikan manfaat untuk kecelakaan lalu lintas.

Asuransi ini memberikan manfaat berupa pelayanan kesehatan dan santunan uang tunai kepada peserta yang mengalami kecelakaan kerja atau mengidap penyakit akibat pekerjaan. Korban yang berhak atas santunan adalah setiap pengemudi dan penumpang sah dari alat angkutan umum.

#### **E. Pendapat Ulama Tentang Pertanggungjawaban Risiko**

Pendapat ulama menjadi salah satu sumber dasar dalam menentukan hukum setiap aktivitas manusia. Seperti yang terkait dalam transaksi muamalah yang tidak banyak dijelaskan dalam al-Qur'an dan Hadis. Para ulama telah berijtihad dalam mengumpulkan dalil-dalil hukum yang telah disajikan dengan baik, teratur dan terperinci, agar umat manusia beragama muslim tidak menyimpang dalam membuat suatu keputusan.

Dalam Islam pertanggungjawaban risiko dikenal dengan *kafālah*, dimana akad *kafalah* memiliki konsep pertanggungjawaban risiko dan pengalihan risiko. Para ulama telah banyak berpendapat mengenai pertanggungjawaban risiko dan dalil-dalil hukum yang kuat bahwa *kafālah* (pertanggungjawaban jiwa dan harta) ialah apabila



orang yang ditanggung memiliki tanggung jawab atas *adami* (menyangkut hak manusia). Seperti menanggung orang yang mendapat hukuman *qisas*, yaitu hukuman yang hampir sama dengan tanggung jawab atas harta, maksud menanggung ialah menanggung orangnya agar tidak melarikan diri menghindari hukuman. Akan tetapi apabila yang menjamin memenuhi kewajibannya dengan membayar utang yang dijamin dan pembayarannya atas izin *makhful anhu*. Maka boleh meminta kembali utang dengan jumlah yang sama kepada orang yang dijamin.<sup>47</sup>

Jaminan (*kafālah*) pada hakikatnya ialah usaha untuk memberikan kenyamanan dan keamanan bagi semua orang yang melakukan sebuah transaksi dan kafalah yang dilakukan oleh para pihak mempunyai relasi hukum dan konsekuensi yang berbagai macam. Karena hubungan hukum yang terjadi antara *kafīl*, *ashil*, *makhful anhu* dan *makhful bihi*. Terutama hubungan hukum antara pihak pertama yaitu *makhful anhu* dan pihak kedua sebagai *makhful lahu*. Sedangkan keberadaan *kafīl* terjadi disebabkan karena keinginan untuk menjamin atau menanggung perbuatan hukum yang menjadi tanggung jawab *makhful anhu* kepada *makhful lahu* akan dilakukan sesuai kesepakatan.

Ulama fiqh berpendapat bahwa dalam akad *kafālah* seorang *kafīl* tidak diperkenankannya mengambil upah atas jasa pertanggungan yang telah diberikan kepada *makhful 'anhu* dengan alasan akad *kafālah* ialah akad yang berhak untuk mendapatkan konsekuensi. Pada dasarnya akad *kafalah* hukumnya dibolehkan selama pertanggungan yang dilakukan para pihak terkait dengan penjaminan yang berhubungan dengan kenyataan sosial dan ekonomi masyarakat. Para fuqaha berpendapat mengenai prinsip akad *kafālah* di mana perwujudan suatu kemaslahatan bagi masyarakat terutama yang membutuhkan jaminan yang mungkin disebabkan oleh ketidakmampuannya mendatangkan jaminan yang dibutuhkan oleh pekerja. Kehadiran akad *kafālah* akan semakin

---

<sup>47</sup> Abi Babr ibn Muhammaad al-Ta'iqy al-Din, *Kifayat al-Akhiyar*, (Bandung : PT Al-Ma'arif. 2013), hlm. 276



penting jika masyarakat memiliki rasa solidaritas, bahkan dalam lingkungan masyarakat dari generasi muslim pertama selalu menentukan akad *kafalah* untuk menunjukkan rasa kesamaan dan membantu sesama.<sup>48</sup>

Berdasarkan pelaksanaan pertanggungjawaban risiko dalam akad kafalah terhadap jiwa para fuqaha memiliki pendapat yang berbeda-beda tentang tanggung jawab seorang *kafīl*. Pada *kafālah* terhadap jiwa seorang *kafīl* bertanggung jawab untuk menghadirkan *makful bih* agar menunaikan tanggung jawabnya terhadap *makfūl 'anhu*. Apabila *kafīl* tidak sanggup mendatangkan *makfūl bih*, maka kerugian yang dialami oleh *makfūl 'anhu* dipertanggungjawabkan oleh *kafīl*. Menurut ulama Hanafiyah, jika secara materi tidak sanggup menanggungnya maka harus dihukum ta'zir sampai *kafīl* sanggup menghadirkan *makfūl bih* tetap harus menanggung kerugiannya.

Jika *kafīl* telah melaksanakan kewajibannya dengan membayar jaminan orang yang ia jamin (*makūul 'anhu*) maka *kafīl* boleh meminta kembali kepada *makful 'anhu* apabila pembayarannya itu berdasarkan apa yang dilakukan berdasarkan izinnya. Karena *kafīl* telah mengeluarkan harta untuk kepentingan yang bermanfaat untuk *makfūl 'anhu*. Dalam hal ini keempat imam sepakat, namun mereka berbeda pendapat jika pembayaran yang dilakukan *kafīl* tanpa seizin *makfūl 'anhu*, sedangkan *kafīl* sudah terlanjur membayar.<sup>49</sup>

Menurut Syafi'i dan Abu Hanifah bahwa memberikan jaminan orang yang dijamin tanpa seizin darinya hukumnya sunnah. *Dhamin* tidak berhak untuk minta ganti rugi kepada orang yang telah dijamin. Tetapi menurut Maliki *dhamin* berhak meminta kembali kepada *makfūl 'anhu*. Ibnu Hazm berpendapat bahwa *dhamin* tidak berhak meminta kembali kepada *makfūl 'anhu* atas apa yang telah ia bayarkan baik dengan izin *makfūl 'anhu* atau tidak. Jika *makfū 'anhughāib* (tidak ada) *kafīl* tetap berkewajiban menjamin, ia tidak dapat

---

<sup>48</sup> Ibnu Rusyd, *Bidayah Mujtahid Wan Nihayatul Muqtasid*, Jilid II, (Jakarta: Akbar Mediar, 2013), hlm. 210.

<sup>49</sup> Sayid Sabiq, *fiqh Sunnah* (Beirut: Daar al-Fikr, 2206), jilid III, hlm. 182.

mengelak dari *kafālah* kecuali dengan membayar bagi orang yang bersangkutan menyatakan bebas untuk *kafīl* dari jaminan *makfūl'anhu*.

Jaminan yang dijamin telah berada dalam tanggungan *kafīl* dan pada waktu yang sama, jaminan tersebut juga masih tetap berada dalam tanggungan *ashīl*, maksudnya jaminan tetap menjadi tanggungan kedua belah pihak yakni *ashīl* dan *kafīl*, tetapi tidak serta dengan hak yang ada menjadi bertambah atau ganda, meskipun jaminan tersebut berada dalam tanggungan *kafīl*, namun orang yang memiliki hak hanya berhak menagih dan mendapatkan haknya sejumlah yang pernah diberikan, ada mestinya dari *kafīl* atau dari *ashīl*. Maliki menyatakan bahwa penanggung harus menanggung kerugian atas orang yang ditanggung apabila orang tersebut pergi. Jika ada orang yang menanggung orang lain, lalu ternyata *kafīl* tidak bisa menghadirkan *makfūl'anhu* atau meninggal dunia, maka menurut Ulama Hanafiyah *kafīl* wajib mengembalikan apa yang sudah diberikan *makfūl'anhu* yang merupakan tanggungannya.

Berdasarkan hal itu ada dua *kafālah* yang dapat dipertanggung, yaitu *kafālah* jiwa dan harta. Namun, pada dasarnya penjamin telah menjamin jiwa secara mutlak dan menggantungkan jaminan harta apabila penanggung tidak bisa mendatangkan orang yang dijamin tersebut. Sedangkan ulama Syafi'i memberi pendapat bahwa penanggung tidak menanggung dalam pembayaran.<sup>50</sup>

Menurut kelompok yang ketiga memberikan pendapat mengenai *kafālah* bahwa *kafīl* hanya wajib mendatangkan orang yang ditanggung-Nya, jika mendatangkan mungkin untuk dilakukan, maka penanggung harus ditahan hingga orang yang ditanggung hadir. Seandainya seseorang yang ditanggung meninggal dunia, maka *kafīl* tidak boleh dituntut atas tanggungan yang ditanggungnya, sebab penanggung tidak menjamin tanggungan. Jika *kafīl* telah

---

<sup>50</sup> Wahbah az-Zuhaili, *al-Fiqh al-Islam wa Adillatuhu*,...,hlm. 44.

berhasil menyerahkan diri *makfuul'ahu* maka penanggung telah bebas dari tugasnya sebagai penjamin.<sup>51</sup>

Adapun penjelasan yang dapat diketahui dalam pelaksanaannya pertanggung risiko dalam akad *kafālah* terdapat perbedaan dikalangan para ulama yang terletak pada tanggung jawab seorang *kafīl*. Imam Malik mendefenisikan apabila seseorang menanggung orang lain, namun penjamin tidak dapat mendatangkan pihak yang dijamin maka penjamin harus membayar jaminan yang dijamin. Sedangkan menurut ulama Syafi'i menjelaskan bahwa penjamin tidak menjamin terhadap harta pihak yang dijamin, tetapi hanya jiwa yang dijamin. Golongan ketiga juga berpendapat bahwa penjamin tidak wajib untuk menjamin harta pihak yang dijamin dikarenakan yang dijamin adalah jiwa, jadi hanya wajib untuk mendatangkan orang yang dijamin dan terbebas dari tuntutan tanggungan pihak yang dijamin.

Berdasarkan penjelasan di atas adapun konsep pertanggung dari *kafālah* ialah mendatangkan sikap tolong menolong, keamanan, kenyamanan, dan kepastian dalam bertransaksi. Menurut Wahbah ad-Zuhaily mencatat hikmah *tasry'* dari *kafālah* untuk memperkuat hak, merealisasikan sifat tolong menolong, mempermudah transaksi dalam pengembalian tanggungan, harta, dan pinjaman. Agar orang yang memiliki hak mendapatkan ketenangan terhadap tanggungan yang dipinjamkan kepada orang lain atau benda yang dipinjam.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> Imam Taqiyuddin Abu Bakar, *Kifayah al-Akhyar*, (Damsiq: Dar al-Fikr, 1993), hlm. 199.

<sup>52</sup> Wahbah Zuhaily, *al-Fiqh al-islamy wa Adillatuhu*, (Beirut: Dar al-Fikr al-Muashir, 2005), jilid IV, hlm.4143

## **BAB TIGA**

### **PENERAPAN PERTANGGUNGAN RISIKO BAGI DRIVER OJEK ONLINE YANG MENGALAMI KECELAKAAN DALAM AKAD *KAFĀLAH***

#### **A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian**

Pemanfaatan teknologi di Indonesia telah memberikan manfaat tersendiri khususnya pada sektor jasa transportasi. Masyarakat di zaman sekarang memerlukan transportasi yang cepat, aman, nyaman dan mudah ditemukan. Transportasi berbasis *online* kini dinilai murah dan praktis dan sangat diminasi hampir diseluruh wilayah Indonesia. Meningkatnya jumlah konsumen membuat jumlah para pengemudi juga ikut bertambah, membuat keterbiasaan dan menjadi kebutuhan tersendiri bagi konsumen membuat layanan transportasi berbasis *online* terus meningkat dari secara cepat. Transportasi roda dua dan juga biasa disebut ojek *online* menjadi transportasi terpopuler diantara transportasi umum lainnya.

Ojek *online* merupakan sarana transportasi berbasis aplikasi, dimana konsumen menggunakan *gadget* sebagai alat untuk memesan layanannya yang nantinya akan terhubung kepada *driver* yang menerima orderan dan siap menjemput dan mengantarkan penumpang ke tempat tujuan. Tidak hanya mengantar penumpang, ojek *online* juga menyediakan layanan lainnya seperti jasa mengirimkan barang dan jasa pesan antar makanan. Aplikasi untuk memesan ojek *online* memuat jarak antara lokasi penjemputan dan tujuan, waktu yang dibutuhkan dari titik jemput ke tempat tujuan, tarif, dan nama *driver* ojek, sehingga dapat memudahkan penumpang dalam memakai aplikasi tersebut. Identitas *driver* dapat diketahui secara langsung dan pasti karena sebelum bergabung dengan perusahaan para *driver* telah mengisi daftar identitas untuk dilampirkan agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.

Berkembangnya transportasi ojek *online* di Indonesia telah memberikan kemudahan dan manfaat terhadap masyarakat, tak terkecuali di Banda Aceh. Di Banda Aceh sendiri, perusahaan transportasi roda dua dan roda empat yang beroperasi saat ini sudah banyak bermunculan, layanan ojek *online* yang banyak digunakan masyarakat diantaranya Gojek, Grab, dan Maxim. Ojek *online* sudah mulai beroperasi di kota Banda Aceh sejak 2017, Jumlah *driver* yang terdaftar hingga kini mencapai 500 orang lebih. Dalam sistem operasionalnya, *driver* tidak dibatasi dengan rute tertentu untuk mengambil orderan dari calon penumpang, setiap pengemudi menerima upah dengan sistem bagi hasil.<sup>53</sup> Hingga kini, ojek *online* menjadi salah satu transportasi *favorit* bagi masyarakat di kota Banda Aceh. Dalam penelitian ini penulis hanya fokus meneliti pada tiga ojek *online* yaitu Gojek, Grab, dan Maxim.

a. Grab

Grab merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang penyediaan jasa angkutan umum *online*. Grab yang sebelumnya dikenal dengan GrabTaxi merupakan sebuah platform yang bermarkas di Malaysia dan menjadi jasa transportasi yang sering digunakan di Asia Tenggara. Awal perjalanan Grab bermula dari peluncuran Grab Taxi pada bulan Juni 2012 di Malaysia. Kemudian, secara perlahan Grab taxi ini berhasil masuk ke pasar Filipina, Singapura, dan Thailand. Melihat perkembangan Grab yang semakin pesat, selanjutnya pada tahun 2014 Grab Taxi mulai melebarkan sayapnya ke Vietnam dan Indonesia.<sup>54</sup>

Kurang dari setahun, berbagai layanan yang mengandalkan aplikasi terbentuk dalam diversifikasi beragam fitur. Mulai dari layanan angkut penumpang, pengiriman barang, hingga beli dan antar makanan berhasil dikembangkan. Bahkan, demi menjaga eksistensinya, Grab mantap melakukan rebranding dan pergantian logo dengan alasan sederhana, yakni mewakili segala

---

<sup>53</sup> <https://www.pikiranmerdeka.co/news/go-jek-tiba-aceh/>, diakses pada 23 April 2024

<sup>54</sup> <http://id.wikipedia.org/wiki/Grab> , diakses pada 15 April 2024



fitur layanan. Layanan yang awalnya dikenal dengan Grabtaxi berubah hanya menggunakan kata 'Grab'. Perubahan nama tersebut juga mewakili ragam layanan yang diberikan bagi pengguna. Dengan mengadopsi konsep economic sharing Grab berkembang di Indonesia berkat bantuan para mitra. Pada prinsipnya, Grab akan terus berkembang beriringan dengan para mitra pengemudi.

b. Gojek

Gojek adalah salah satu perusahaan teknologi asal Indonesia yang melayani angkutan melalui jasa ojek. Perusahaan ini di dirikan oleh Nadiem Makarim. Gojek adalah perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek. Gojek menjadi solusi utama dalam mengirimkan barang, pesan antar makanan, berbelanja dan berpergian ditengah kemacetan. Gojek merupakan aplikasi layanan pemesanan ojek melalui aplikasi mobile. Gojek sendiri didirikan pada tahun 2010 di Jakarta. Perusahaan ini pertama kali hadir dengan niat baik untuk memberikan solusi memudahkan kehidupan sehari-hari ditengah kemacetan perkotaan. Awal pendiriannya, gojek melayani hanya 4 jenis layanan antara lain: layanan jasa kurir, jasa transportasi, jasa *delivery* makanan, dan jasa berbelanja dengan nominal dibawah satu juta rupiah. Gojek terus berkembang dengan meluncurkan inovasi-inovasi baru dengan produk layanan jasa yang lain, hingga saat ini sudah ada enam belas layanan jasa yang dapat di pesan melalui aplikasi gojek, diantaranya: *Go-Ride, Go-Car, Go-food, Go-Mart, Go-Sent, Go-Box, Go-Tix, Go-Med, Go-Message, Go-Clean, Go-Auto, Go-Glam, Go-Bills, Go-Pulsa, Go-Pay Dan Go-Point.*<sup>55</sup>

Visi gojek sendiri ialah untuk membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, berbelanja harian dengan menggunakan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan driver ojek di Indonesia kedepannya. Adapun misi gojek yaitu:

---

<sup>55</sup> <https://www.gojek.com//> , diakses pada tanggal 15 April 2024.



1. Membuka lapangan kerja selebar-lebarnya bagi masyarakat Indonesia
2. Menjadi acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan kemajuan teknologi
3. Meningkatkan kepedulian dan tanggungjawab terhadap lingkungan dan sosial
4. Memberikan layanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan
5. Menjaga hubungan baik dengan berbagai pihak yang terkait dengan usaha ojek *online*.

c. Maxim

Maxim didirikan sejak tahun 2003 dengan menciptakan teknologi dalam hal pemesanan (*order*) jasa kendaraan untuk perjalanan, pengiriman barang dengan cepat, pembelian dan pengantaran, bantuan saat perjalanan, yang membuat layanan tersebut menjadi lebih moderen, mudah, dan aman. Maxim merupakan perusahaan asal Rusia yang bermula dari sebuah layanan jasa transportasi taksi kecil di Kota Chardinsk yang terletak di pegunungan Ural. Perusahaan ini didirikan oleh para insinyur muda dari Kota Kurga, yang memiliki spesialisasi dalam bidang produksi teknologi dan proses yang dapat dilakukan secara otomatis. Maxim pertama kali beroperasi di Indonesia sejak bulan Juli tahun 2018 dibawah PT Teknologi Perdana Indonesia. Saat pertama beroperasi Maxim hanya melakukan jenis layanan pemesanan angkutan dan motor melalui aplikasi mobile Taxsee *Driver* dan laman [id.taximaxim.com](http://id.taximaxim.com).<sup>56</sup>

Maxim bertujuan untuk membantu memperbaiki struktur transportasi di Indonesia, memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam melaksanakan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian dengan menggunakan layanan fasilitas kurir serta turut menyejahterakan kehidupan *driver* Maxim di Indonesia. Adapun jenis-jenis layanan produk atau jasa yang

---

<sup>56</sup> <https://id.taximaxim.com> , diakses pada 17 April 2024

ditawarkan maxim kepada masyarakat yaitu layanan pengantaran ojek *online* menggunakan motor (*maxim bike*), layanan pengantaran ojek *online* menggunakan mobil (*maxim car*), layanan pengantaran makanan (*maxim foods&goods*), layanan pengantaran barang (*maxim delivery*), layanan kargo (*maxim cargo*) dan layanan sehari-hari (*maxim life*).

## **B. Praktik Pertanggungans Risiko Pada Driver Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh**

Pekerjaan dan risiko memiliki ikatan yang erat, dapat dipahami bahwasanya setiap pekerjaan pasti memiliki risiko, baik itu risiko dengan indeks yang kecil maupun besar. Risiko merupakan hal-hal yang mungkin terjadi secara alami atau kemungkinan terjadinya peristiwa diluar harapan yang merupakan ancaman terhadap properti dan keuntungan finansial akibat bahaya yang terjadi.<sup>57</sup> Risiko berkaitan dengan timbulnya tanggung jawab seseorang atau badan hukum baik karena profesi maupun usaha. Tanggung jawab tersebut adalah tanggung jawab yang ditentukan baik karena kontrak maupun peraturan perundang-undangan. Seperti risiko yang terjadi pada seorang pekerja saat sedang melakukan tugasnya, maka perusahaan atau tempatnya bekerja harus bertanggung jawab terhadap pekerjaanya sesuai dengan ketentuan Undang-undang Ketenagakerjaan Nomor. 13 Tahun 2003 Pasal 88 ayat (1) yang menyatakan dengan tegas dan jelas bahwa “Setiap pekerja/buruh mempunyai hak untuk memperoleh perlindungan atas: a. Keselamatan dan Kesehatan Kerja, b. Moral dan Kesusilaan, dan c. Perlakuan yang sesuai dengan harkat dan martabat manusia serta nilai-nilai agama”.<sup>58</sup>

Mengingat banyaknya risiko kerja, maka upaya untuk mencegah dan mengurangi risiko yang mungkin terjadi akibat peoses pekerjaan yang dilakukan

---

<sup>57</sup> Mastura Labombang, Manajemen Risiko dalam Proyek Konstruksi, *Jurnal SMARtek* diterbitkan oleh Universitas Tadulako, Palu, 2010, hlm. 40.

<sup>58</sup> Undang-Undang Dasar Republic Indonesia Tahun 1945

menjadi hal yang perlu untuk diperhatikan. Hal pertama yang perlu dilakukan dalam pengendalian risiko tersebut, adalah menentukan sumber-sumber risiko, kemudian diadakan identifikasi risiko, risiko yang telah diidentifikasi perlu dievaluasi tingkat terjadinya risiko tersebut, sehingga dapat diupayakan suatu usaha pengendalian dan pengawasan untuk meminimalisir terjadinya risiko tersebut dan sampai pada tahap aman.<sup>59</sup>

Seperti halnya pengemudi pada umumnya, *driver* ojek *online* juga rentan terhadap kecelakaan lalu lintas. Adapun risiko yang kemungkinan terjadi pada *driver* ojek *online* ketika melakukan tugasnya sehingga terjadi kecelakaan lalu lintas bisa disebabkan oleh berbagai faktor, seperti kesalahan pengemudi lain, kondisi jalan yang buruk, cuaca ekstrem, atau kesalahan pengemudi sendiri. *Pertama* kelelahan, beberapa *driver* ojek *online* mungkin cenderung bekerja dalam waktu yang lama tanpa istirahat yang cukup, terutama saat mereka ingin memenuhi target penghasilan atau bonus. Kelelahan dapat mengurangi kewaspadaan dan reaksi pengemudi, meningkatkan risiko kecelakaan. *Kedua*, penumpang yang tidak bertanggung jawab, kadang-kadang penumpang yang menggunakan layanan ojek *online* dapat berperilaku tidak aman, seperti meminta *driver* untuk mengemudi atau tidak memakai helm. Ini dapat meningkatkan risiko kecelakaan bagi pengemudi dan penumpang. *Ketiga*, kondisi cuaca yang buruk, cuaca ekstrem seperti hujan deras atau kabut tebal dapat membuat kondisi berkendara menjadi lebih berbahaya. *Driver* ojek *online* harus lebih berhati-hati saat berkendara di bawah kondisi cuaca buruk. *Keempat*, ketidaknyamanan di jalanan, di beberapa wilayah, terutama di malam hari atau di area yang kurang terang, ada risiko terkait dengan kejahatan jalanan seperti perampokan atau penyerangan. *Driver* ojek *online* harus waspada terhadap lingkungan sekitar mereka. *Kelima*, kendaraan yang kurang terawat, penggunaan

---

<sup>59</sup> Septia Wulandari, "Identifikasi Bahaya, Penilaian, dan Pengendalian Risiko Area Produksi Line 3 Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja di PT. Coca Cola Amatil Indonesia Central Java", *Skripsi* (Surakarta: Fakultas Kedokteran Universitas Sebelas Maret, 2011), Hlm. 2

kendaraan yang kurang terawat dapat meningkatkan risiko kerusakan yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Pertanggungjawaban terhadap risiko yang terjadi terhadap *driver* pada ojek *online* berbeda-beda tergantung pada perusahaan yang menaungi para *driver* tersebut. Sebagaimana hasil wawancara yang penulis lakukan mengenai pertanggungjawaban risiko pada *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas dengan Grab, Gojek, dan Maxim sebagai perusahaan yang menawarkan layanan transportasi *daring*, sama-sama memberikan tanggapan bahwa cara untuk mengatasi risiko adalah dengan mengalihkannya ke pihak lain seperti perusahaan asuransi. Berikut adalah jabaran dari hasil wawancara yang telah penulis rangkum.

#### 1. Pertanggungjawaban Risiko pada Grab terhadap *Driver* Ojek *Online*

Sebagai perusahaan yang menawarkan beragam layanan seperti transportasi *online*, pengiriman makanan, pengiriman barang, serta layanan pembayaran digital dan keuangan, Grab memiliki tanggung jawab yang besar untuk melindungi dan memastikan kesejahteraan pekerjanya, termasuk para *driver* yang bekerja di bawah naungannya. Pertanggungjawaban yang diberikan Grab terhadap *driver* yang mengalami kecelakaan kerja adalah dengan mengikutsertakan *driver* dalam program asuransi, sehingga apabila seorang *driver* mengalami kecelakaan kerja seperti kecelakaan lalu lintas, maka asuransi akan menanggung biaya yang dikeluarkan oleh *driver* tersebut.

Dalam wawancara yang penulis lakukan dengan pak Edi Saputra, yang merupakan seorang *driver* Grab. Pak Edi Saputra menyatakan bahwa asuransi terhadap kecelakaan kerja diberikan melalui Jasa Raharja. Ketika seseorang ingin mendaftarkan diri menjadi seorang *driver*, maka ia akan otomatis diberikan asuransi melalui Jasa Raharja dan diwajibkan membayar premi sebesar Rp 60.000,00/tahun. Selain itu, tersedia juga opsi asuransi dari BPJS Ketenagakerjaan bagi para *driver*. Dalam hal ini, *driver* diberi kebebasan memilih untuk mengikuti BPJS Ketenagakerjaan atau tidak, jika seorang *driver*

ingin mengikuti BPJS Ketenagakerjaan, maka *driver* tersebut akan membayar premi sesuai dengan ketentuan yang berlaku pada BPJS Ketenagakerjaan.<sup>60</sup>

Setiap Mitra Grab yang sedang menjalankan pekerjaan dalam platform Grab secara otomatis akan mendapat perlindungan oleh asuransi. Oleh karena itu, terdapat syarat dan ketentuan tertentu yang wajib dipenuhi oleh *driver* agar dapat menerima manfaat dari asuransi, yaitu:

- a) Berusia 17 – 85 tahun
- b) Status Mitra aktif dan terdaftar valid di Grab dalam 24 jam terakhir
- c) Aplikasi Grab Mitra dalam kondisi aktif saat insiden terjadi
- d) Mengenakan atribut Grab lengkap sesuai standar SNI
- e) Status SIM valid dan berlaku
- f) Memiliki KTP yang valid dan berlaku
- g) Memiliki STNK yang valid dan berlaku
- h) Harus memiliki kode pemesanan (*booking code*) untuk perjalanan bersama penumpang atau barang.

Terdapat pula kondisi yang harus dipenuhi sehingga *driver* dapat menggunakan manfaat dari asuransi yaitu mengalami kecelakaan lalu lintas saat menjalankan dan atau dinilai siap menjalankan pekerjaan di *platform* Grab, menjadi korban dalam tindak kriminal, seperti penganiayaan, tindak kejahatan, dan digigit binatang secara tidak sengaja yang menyebabkan kecelakaan pengendara serta kerusakan saat menjalankan dan/atau dinilai siap menjalankan pekerjaan di *platform* Grab, selanjutnya kecelakaan dipicu oleh penyakit yang sedang diderita oleh Mitra (selama tidak di luar pengecualian dan atas diagnosis dokter), seperti kecelakaan karena Mitra Pengemudi mengalami pusing, serangan jantung, atau *epilepsy*, lalu penumpang tetap dilindungi asuransi walaupun Mitra terbukti melanggar dan tidak sesuai ketentuan, dan akibat

---

<sup>60</sup> Wawancara dengan Edy Saputra, Driver Grab, Jl. Moh. Daud Beureueh No.183, Laksana, Kec. Kuta Alam, Kota Banda Aceh. Pada hari Selasa, 19 Maret 2024.



kecelakaan poin 1 sampai 3, Mitra tidak dapat melakukan pekerjaan di platform Grab.

Untuk nilai manfaat asuransi mitra GrabBike, GrabFood, GrabExpress, dan GrabCar sendiri memiliki batas kompensasi maksimal bagi mitra *driver* dalam mode layanan GrabBike, GrabFood, GrabExpress, dan GrabCar yaitu sebagai berikut.

Tabel 1. Batas kompensasi maksimal bagi mitra *driver* dalam mode layanan Grab

Kematian (Rp)	Cacat Tetap (Rp)	Perawatan Medis (Rp)
50.000.000/kejadian	Max 50.000.000/tahun	20.000.000/tahun

Sumber Data: Grab Indonesia

Klaim asuransi dapat diajukan dalam dua bentuk, yaitu secara non tunai (*cashless*) dan tunai (*reimbursement*). Klaim dapat di ajukan secara non tunai (*cashless*) jika *driver* dirujuk ke Rumah Sakit/Klinik/Institusi Pemberi Layanan Medis yang bekerjasama dengan Grab. Jika *driver* dirujuk ke Rumah Sakit/Klinik/Institusi Pemberi Layanan Medis yang terafiliasi dengan Grab, maka tidak ada tindak lanjut yang perlu di lakukan, karena klaim akan otomatis diproses secara non tunai (*cashless*).

Jika *driver* di rujuk ke Rumah Sakit/Klinik/Institusi Pemberi Layanan Medis non rekanan atau Rumah Sakit/Klinik/Institusi Pemberi Layanan Medis yang tidak terafiliasi dengan Grab. Maka pihak *driver* perlu membayar terlebih dahulu biaya yang timbul, kemudian pihak *driver* dapat melakukan klaim asuransi secara tunai (*reimbursement*). Adapun berkas yang perlu dipersiapkan untuk pengajuan klaim secara tunai ialah:

- a) Formulir pengajuan klaim yang sudah diisi melalui portal e-klaim Asuransi.
- b) *Invoice* atau kwitansi asli yang diterima dari Rumah Sakit (RS)/Klinik. Kwitansi harus disertai tanggal dan cap resmi RS/klinik



- c) Rincian dan salinan resep obat-obatan jika ada pengobatan yang dilakukan di RS/klinik
- d) Wajib melampirkan fotokopi KTP, SIM, dan STNK Mitra yang masih berlaku)
- e) Kode pemesanan Grab A-xxxxxxxxxxx yang dapat diambil dari cuplikan layar (screen capture) atau foto kode pemesanan yang tertera di aplikasi
- f) Ringkasan medis atau formulir diagnosis dokter (yang menginformasikan tentang gangguan yang diakibatkan)
- g) Informasi nomor rekening: Nama pemilik rekening, nama bank, dan nomor rekening<sup>61</sup>

Pihak *driver* juga dapat menyertakan dokumen-dokumen penunjang lain seperti hasil pemeriksaan diagnostik seperti hasil pemeriksaan laboratorium, rontgen, dan lain sebagainya, beserta hasil baca, bukti foto-foto seputar insiden, dalam kasus kecelakaan lalu lintas, surat visum apabila insiden menyebabkan pengemudi/penumpang meninggal dunia, surat rujukan dari klinik/puskesmas, surat keterangan kematian dari kelurahan setempat, jika insiden mengakibatkan pengemudi/penumpang meninggal dunia, dan surat keterangan kematian dari rumah sakit, jika insiden mengakibatkan pengemudi/penumpang meninggal dunia. Dalam kasus kecelakaan tertentu, demi keamanan dan keselamatan *driver* dan penerima jasa, Grab dapat meminta Surat Keterangan Bebas Trauma atau Surat Keterangan Bebas PTSD. Pihak *driver* dapat mengurus surat ini di rumah sakit, biaya pemeriksaan dan pembuatan surat ditanggung sesuai sisa nilai manfaat asuransi yang tersedia.

Ketentuan lainnya yang diberikan oleh pihak Grab adalah pada kecelakaan kerja Jika pengaju klaim terbukti melanggar peraturan lalu lintas dan/atau aturan perundang-undangan lain yang relevan dengan situasi, kondisi, serta esensi klaim, maka keputusan atas pengajuan klaim dapat terpengaruh atau

---

<sup>61</sup> <https://help.grab.com/driver/id-id/900004029926>, diakses pada 21 April 2024.

gugur. Selanjutnya untuk layanan GrabExpress dan GrabFood, jika terdapat insiden menyebabkan kerusakan barang/paket/makanan yang diantarkan, maka dapat mengajukan klaim asuransi terhadap barang tersebut. Akan tetapi, hal ini bersebrangan dengan pernyataan yang disampaikan oleh *driver* yang penulis wawancarai, dimana *driver* mengatakan bahwa pihak Grab tidak menerima klaim terhadap barang yang rusak sebagai kecelakaan kerja.<sup>62</sup> Perbedaan tersebut terjadi karena jasa asuransi yang digunakan oleh pihak Grab Banda Aceh adalah layanan asuransi Jasa Raharja. Layanan asuransi Jasa Raharja tidak menerima klaim terhadap barang yang rusak/hilang akibat kecelakaan kerja.

## 2. Pertanggungans Risiko pada Gojek terhadap *Driver* Ojek Online

Pertanggungans risiko terhadap kecelakaan kerja pada Gojek dilimpahkan pada asuransi, hal ini beracu pada pernyataan *driver* yang penulis wawancarai. Dalam wawancara yang penulis lakukan bahwasanya saat seorang *driver* mendaftarkan diri menjadi *driver* Gojek, maka *driver* diwajibkan memilih salah satu atau lebih jasa asuransi yang tersedia. Produk asuransi tersebut memiliki polis tersendiri terhadap kecelakaan kerja yang ditanggung, berikut merupakan beberapa pilihan jasa asuransi beserta tanggungan dan premi yang telah ditentukan yang disediakan oleh Gojek.

### a) Asuransi Kecelakaan GoRide PasarPolis

Tanggungan asuransi: Perlindungan kecelakaan untuk mitra dan penumpang selama perjalanan dan perlindungan biaya perbaikan kendaraan.

Premi asuransi: Rp 15.000/bulan.

### b) Asuransi Kecelakaan Kerja dan Jaminan Hari Tua BPJS-TK

Tanggungan asuransi: Jaminan Kecelakaan Kerja (JKK), Jaminan Kematian (JK), dan Jaminan Hari Tua (JHT).

---

<sup>62</sup> Wawancara dengan Dedy, *Driver* Grab, Jl. Moh. Daud Beureueh No.183, Laksana, Kec. Kuta Alam, Kota Banda Aceh. Pada hari Selasa, 19 Maret 2024.

Premi asuransi: Rp 38.800/bulan.<sup>63</sup>

*Jaminan Kecelakaan kerja (JKK)* diperuntukkan bagi tenaga kerja yang mengalami kecelakaan kerja. Kecelakaan kerja adalah kecelakaan yang terjadi dan berhubungan dengan hubungan kerja, termasuk penyakit yang timbul karena hubungan kerja, demikian pula kecelakaan yang terjadi dalam perjalanan pulang melalui jalan yang biasa atau wajar dilewati. Untuk melakukan klaim program JKK ini hanya berlaku maksimal 2 tahun pasca terjadinya kecelakaan. Besaran iuran dari JKK ini akan dihitung berdasarkan dari tingkat risiko lingkungan kerja, di mana nilai tersebut biasanya akan dievaluasi setidaknya setiap 2 tahun sekali.

*Jaminan Kematian (JK)* diperuntukkan bagi ahli waris tenaga kerja peserta BPJS Ketenagakerjaan yang meninggal dunia bukan karena kecelakaan kerja. Jaminan Kematian diperlukan untuk membantu meringankan beban keluarga dalam bentuk biaya pemakaman dan uang santunan. Untuk peserta penerima upah, besaran iuran yang harus dibayarkan adalah 0,30% dari gaji/upah bulannya. Kemudian untuk para peserta yang tidak menerima upah, iuran JKM yang harus dibayarkan setiap bulannya sebesar Rp 6.800. Besaran iuran ini biasanya akan dievaluasi secara berkala paling maksimal per 2 tahun.

*Jaminan Hari Tua (JHT)* merupakan program penghimpunan dana yang ditujukan sebagai simpanan yang dapat dipergunakan oleh peserta, terutama jika penghasilan yang bersangkutan terhenti karena berbagai sebab, seperti meninggal dunia, cacat total tetap atau telah mencapai usia pensiun (55 tahun).<sup>64</sup>

Selain tanggungan di seperti yang di uraikan di atas, Gojek juga menanggung kerusakan barang pada kecelakaan kerja, artinya pihak Gojek

---

<sup>63</sup> Wawancara dengan Ashrul H. Rokan, *Driver Gojek*, Jl. Pocut Baren, Keuramat, Kec. Kuta Alam, Kota Banda Aceh. Pada hari Senin, 18 Maret 2024.

<sup>64</sup> Tim Visi Yustisia, *Panduan Resmi Memperoleh Jaminan Sosialn dari BPJS Ketenagakerjaan: Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan Kerja Jaminan Kematian, dan Jaminan Pensiun*, (Jakarta: Transmedia Pustaka, 2014), hlm. 6.

menerima klaim terhadap barang yang rusak/hilang karena kecelakaan kerja yang terjadi baik itu kerusakan barang pesanan, HP, atau kereta, semua akan ditanggung oleh pihak Gojek dengan syarat terdapat bukti kuat dalam bentuk video/foto/bon sesuai ketentuan yang ditentukan oleh pihak Gojek. Tidak hanya *driver*, apabila terjadi kecelakaan kerja bersama dengan penumpang, maka penumpang juga mendapat pertanggungungan dari pihak Gojek. Dan apabila kecelakaan kerja tersebut mengakibatkan kehilangan nyawa atau meninggal pada *driver*, maka pihak Gojek juga memberikan santunan sesuai dengan ketentuan dari pihak Gojek. Pemilihan jenis-jenis asuransi dapat dipilih oleh *driver* langsung di aplikasi Gojek, sedangkan biaya premi yang dipilih akan di potong secara otomatis oleh pihak Gojek dari aplikasi Gojek tersebut. Mengenai klaim terhadap kecelakaan kerja, pihak *driver* dapat mengajukannya 3 (tiga) hari setelah terjadinya kecelakaan.<sup>65</sup>

### 3. Perlindungan Risiko pada Maxim terhadap *Driver* Ojek *Online*

Maxim masuk ke Banda Aceh pada tahun 2019 dan mengambil wilayah Banda Aceh dan pinggiran Aceh Besar sebagai wilayah operasinya. Antara para *driver* ojek *online* Maxim dengan pihak perusahaan memiliki cakupan yang hanya mitra, yang dimana isi dalamnya ada user penggunanya, dan lain sebagainya. Apabila terjadi kecelakaan kerja pada *driver* atau terjadi komplain *costumer* jatuh atau insiden lainnya, maka perusahaan akan bertanggungjawab dengan memberikan santunan dari progam YPSSI (Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia) terhadap *driver* ataupun *costumer* yang mengalami kecelakaan, komplain atas *costumer* yang terjatuh dan insiden yang lainnya.

Kecelakaan kerja dapat terjadi kapan saja, baik itu disebabkan oleh orang lain maupun disebabkan oleh kelalaian sendiri. Hal ini juga dapat terjadi kepada para *driver* ojek *online* Maxim yang terkadang mengalami kecelakaan disaat mengantarkan orderan dari para konsumen Maxim yang dimana sebuah

---

<sup>65</sup> Wawancara dengan Ashrul H. Rokan, *Driver* Gojek, Jl. Pocut Baren, Keuramat, Kec. Kuta Alam, Kota Banda Aceh. Pada hari Senin, 18 Maret 2024.

kecelakaan tidak dapat kita hindari. Dari penjelasan di atas dapat kita simpulkan bahwa perlunya jaminan sosial seperti asuransi oleh setiap perusahaan khususnya perusahaan yang bergerak di bidang layanan transportasi untuk melindungi pekerjanya, dalam hal ini adalah para *driver*.

Maxim telah menyediakan asuransi untuk mengantisipasi apabila terjadi kecelakaan kerja terhadap *driver* Maxim. Dalam mengcover (mempertanggungjawab) terhadap kecelakaan kerja, pihak Maxim hanya akan melakukan pertanggungjawabannya (*cover*) apabila *driver* Maxim sedang menerima orderan atau disaat jam kerjanya saja. Dan apabila terjadi kecelakaan terhadap *driver* nya tapi disaat diluar jam kerja (tidak melakukan orderan) maka itu diluar pertanggungjawaban dari pihak Maxim.<sup>66</sup>

Maxim akan bertanggungjawab secara penuh terhadap kecelakaan kerja yang terjadi terhadap *driver* dan penumpangnya jika penumpang tersebut juga ikut mengalami kecelakaan. Namun, sebelum itu, pihak Maxim akan melakukan pengecekan atau identifikasi terhadap kasus kecelakaan tersebut. hal ini dilakukan untuk menghindari penipuan. Pengecekan tersebut dilakukan sesuai prosedur dalam beberapa tahap. Pada saat menerima kasus kecelakaan kerja, pihak Maxim awalnya akan mengonfirmasi apakah *driver* tersebut benar-benar bekerja pada Maxim. Selanjutnya, pihak Maxim akan melakukan pengecekan pada akun *driver* untuk mengonfirmasi apakah *driver* dalam keadaan aktif bekerja atau tidak. Apabila *driver* benar dalam kondisi aktif kerja, maka pihak Maxim akan melakukan pemeriksaan turun langsung ke lapangan serta memeriksa bukti-bukti yang di berikan oleh pihak *driver*. Apabila pengecekan tersebut selesai dan sesuai dengan prosedur yang di tetapkan, maka pihak Maxim menganjukan untuk melakukan terlebih dahulu agar asuransi bisa dicairkan. Dalam pelaporan kecelakaan kerja, *driver* harus menyertakan bukti autentik seperti foto autentik atau dokumentasi berupa foto luka yang dimiliki

---

<sup>66</sup> Wawancara dengan Mushtafa Kamar, *Driver* Maxim, Jl. Teuku Nyak Arief No. 23, Lamgugob, Kec. Syiah Kuala, Kota Banda Aceh. Pada hari Kamis, 21 Maret 2024.



oleh *driver* Maxim. Sayangnya proses tersebut memakan waktu yang lama karena banyaknya proses yang harus di tempuh, sehingga hal tersebut menjadikan keterlambatan pembayaran asuransi.<sup>67</sup> Bentuk dari tanggungjawab yang diberikan oleh Maxim berupa asuransi dan santunan. Apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan cedera atau luka terhadap *driver*, maka asuransi akan menanggung biaya pengobatan sampai *driver* sembuh total. Sedangkan apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan kehilangan nyawa atau meninggal pada *driver*, maka pihak perusahaan akan memberikan limit santunan berupa uang sejumlah Rp.350.000.000.00 (Tiga Ratus Lima Puluh Juta Rupiah).

Perusahaan Maxim menyerahkan pertanggungjawaban terhadap kecelakaan kerja kepada PT Jasa Raharja. PT Jasa Raharja memberikan perlindungan dasar bagi pengguna pengguna aplikasi Maxim atas risiko kecelakaan lalu lintas sejak 1 Desember 2021. Melalui kerja sama ini, baik penumpang maupun pengemudi ojek *online* Maxim akan mendapat santunan kecelakaan. Kerja sama ini bertujuan untuk memberikan perlindungan dasar bagi masyarakat pengguna angkutan umum di jalan raya dan juga bentuk kehadiran negara dalam memberikan perlindungan kepada rakyatnya melalui Jasa Raharja. Dengan demikian, setiap penumpang dan pengemudi pengguna jasa ojek *online* melalui aplikasi Maxim, akan mendapat santunan akibat kecelakaan lalu lintas sebesar Rp 50 juta jika meninggal dunia. Terdapat pula jaminan biaya perawatan di rumah sakit apabila mengalami luka-luka maksimum sebesar Rp 20 juta. Dalam hal ini, Jasa Raharja menjamin jenis kecelakaan yang melibatkan dua atau lebih kendaraan bermotor resmi, masyarakat yang tertabrak kendaraan bermotor resmi, kecelakaan tunggal yang dialami kendaraan umum atau kecelakaan penumpang pada angkutan umum resmi. Jasa Raharja tidak memberikan penggantian kerugian materil pada

---

<sup>67</sup> Wawancara dengan Mushtafa Kamar, *Driver* Maxim, Jl. Teuku Nyak Arief No. 23, Lamgugob, Kec. Syiah Kuala, Kota Banda Aceh. Pada hari Kamis, 21 Maret 2024.



kendaraan yang mengalami kecelakaan, kecelakaan tunggal kendaraan pribadi maupun kecelakaan yang disebabkan perilaku kriminal.<sup>68</sup>

Berdasarkan ketiga bentuk pertanggungwaban terhadap risiko kecelakaan lalu lintas pada saat berkerja yang dialami oleh *driver* ojek *online* baik *driver* Grab, *driver* Gojek, *Driver* Maxim maka yang lebih menguntungkan ialah *driver* Gojek, dikarenakan berdasarkan bentuk pertanggungjawaban mereka mengasuransikan melalui BPJS Ketenagakerjaan yang mengcover segala bentuk pertanggunggan, baik itu pertanggungawaban terhadap *driver* yang mengalami kecelakaan ringan hingga meninggal dengan jumlah santunan yang telah di tetapkan oleh asuransi, BPJS Ketenagakerjaan juga mengcover bentuk pertanggunggan risiko terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan lalu lintas, segala bentuk kerusakan baik itu HP dan motor *driver* asal dibuktikan dengan bentuk kerusakan dan melengkapai persyaratan yang di butuhkan.

### **C. Perspektif Akad *Kafālah* Terhadap Pertanggunggan Risiko Pada *Driver* Ojek *Online* Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh**

Undang-undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja, Pasal 8 berbunyi “*Tenaga kerja yang tertimpa kecelakaan kerja berhak menerima Jaminan Kecelakaan Kerja*”.<sup>69</sup> Jaminan kecelakaan kerja yang di maksud bisa berupa asuransi atau santunan terhadap korban kecelakaan kerja. Merujuk pada undang-undang tersebut, maka harus bagi perusahaan untuk memberikan jaminan terhadap pekerjanya. Perusahaan Grab, Perusahaan Gojek, dan Perusahaan Maxim memberikan asuransi terhadap *driver* yang berkerja pada masing-masing perusahaan sebagai bentuk jaminan kecelakaan kerja, jaminan kesehatan dan keselamatan pekerja yang diberikan berupa bentuk pertanggunggan terhadap kecelakaan kerja, perawatan kesehatan, kompensasi

---

<sup>68</sup> <https://ln.run/EzW25> , diakses pada 20 April 2024.

<sup>69</sup> Undang-Undang Dasar Republic Indonesia Tahun 1945

kematian serta santunan terhadap pertanggung jawaban yang dilakukan melalui program BPJS Ketenagakerjaan.

Dalam Islam pertanggung jawaban risiko atau penjaminan risiko disebut dengan istilah *kafālah*. Konsep *kafālah* ialah bagian dari fiqh mumalah, yaitu merupakan akad penjaminan yang diberikan oleh penanggung (*kafil*) kepada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua yang ditanggung. Dengan pengertian lain, *kafālah* juga berarti mengalihkan tanggung jawab seseorang yang dijamin dengan berpegang pada tanggung jawab orang lain sebagai penjamin.<sup>70</sup> Pada dasarnya *kafālah* adalah bentuk pertanggung jawaban yang bisa dilakukan oleh perusahaan, dan dari pengertian lain *kafālah* juga berarti mengalihkan tanggung jawab seseorang yang dijamin dengan berpegang pada tanggung jawab orang lain, sebagai penjamin yang mana objek akad dapat berupa jiwa, harta, hutang dan pekerjaan.<sup>71</sup>

Adapun *kafālah* yang dimaksud disini ialah pengalihan tanggung jawab terhadap pemberian jaminan keselamatan bagi para *driver* ojek *online* jika terjadi kecelakaan lalu lintas yang sudah beralih tanggung jawab menjadi tanggungan pihak penjamin, di mana penjamin yang dimaksud disini ialah pihak perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim yang bertanggung jawab memberikan jaminan terhadap keselamatan para driver. Pihak yang terkait dalam perjanjian perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim dengan Asuransi terdiri dari penanggung dan tertanggung. Penanggung yang dimaksud disini ialah Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim, dan pihak yang ditanggung merupakan *driver* ojek *online*. Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim menanggung terhadap pihak tertanggung dengan melibatkan pihak ketiga, yaitu PT Asuransi yang merupakan pihak tertanggung, dimana pihak yang menanggung pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek *online*.

---

<sup>70</sup> Syafii Antonio, *Bank Syariah Dari Teori Ke Praktik*, (Jakarta: Gema Insani, 2015), hlm. 123.

<sup>71</sup> Hendi Subendi, *Fiqh Mu'amalah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 191.

Berdasarkan penjelasan di atas, keabsahan penggunaan akad *kafālah* pada pertanggung jawaban risiko kecelakaan lalu lintas dapat dianalisis berdasarkan urutan rukun yang ditetapkan *fuqaha*.

*Pertama* adalah *Kafīl* (orang yang menjamin), *Kafīl* yang dimaksud adalah Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim, pihak perusahaan menanggung kompensasi atas kecelakaan lalu lintas yang dialami *driver* ojek *online*. Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim mengikutsertakan para *drivernya* kepada PT Asuransi sebagai pihak yang akan menanggung kompensasi atas kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi.

*Kedua* adalah *Makfūl lahu* yaitu adalah orang yang berpiutang atau penerima hak tanggungan, dalam hal ini pihak asuransi yang dilimpahkan dan di percaya atas tanggungan terhadap risiko kecelakaan lalu lintas terhadap *driver* ojek *online*.

*Ketiga* adalah adanya *makfūl bih*, para ulama mensyaratkan bahwa objek *kafālah* harus diketahui oleh penjamin, dimana pada aplikasinya, Objek yang diperjanjikan dalam akad tersebut adalah kesehatan dan keselamatan *driver* ojek *online* terhadap kecelakaan lalu lintas. Objek yang menjadi hak pekerja merupakan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pihak Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim. Sedangkan hak yang menjadi milik perusahaan adalah terlaksananya pekerjaan yang dilakukan oleh *driver*.

*Keempat* adalah *Makfūl anhu* yaitu pihak yang di jamin, pihak yang dimaksud ialah *driver* ojek *online*. *Driver* berhak atas haknya untuk mendapatkan pertanggung jawaban terhadap kecelakaan kerja apabila terjadi.

*Kelima* adalah *sighat* akad sebagai rukun terakhir dari *kafālah*, yang dibuat oleh para pihak yang dapat dipahami dan tegas dengan menyatakan hak dan kewajiban masing-masing pihak yang harus dilakukan dan saling berkaitan, karena akad yang dibuat didasarkan pada kesadaran untuk memberikan dan saling tolong menolong dan saling membantu antar sesama. *Sighat* akad yang dimaksud adalah perjanjian kesepakatan antara pihak perusahaan ojek *online*

yaitu Grab, Gojek, dan Maxim dengan *driver* dari masing-masing perusahaan. Adanya akad ini adalah sebagai ungkapan atas kesanggupan untuk menjamin sebuah kewajiban, dimana pihak perusahaan ojek *online* sebagai penjamin, menjamin keselamatan *driver* ojek *online* atas risiko kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi.

Prinsip dasar akad *kafālah* sesuai dengan apa yang diterapkan dalam sistem jaminan keselamatan pekerja adalah prinsip saling membantu dan tolong menolong. Sebagaimana Firman Allah Swt dalam Qur'an Surat Al Ma'idah ayat 2 dan Qur'an Surat Yusuf ayat 72 yaitu:

وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ (٢)

*“Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan permusuhan. Bertakwalah kepada Allah, sungguh, Allah sangat berat siksa-Nya.”*

Adapun Firman Allah dalam QS. Yusuf [12]: 72, yang berbunyi:

قَالُوا نَفَقِدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلِمَنْ جَاءَ بِهِ حِمْلُ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ (٧٢)

*“Penyeru-penyeru itu berseru: ‘Kami kehilangan piala Raja; dan barang siapa yang dapat mengembalikannya, akan memperoleh bahan makanan (seberat) beban unta, dan aku menjamin terhadapnya.”*

Pada surat Al-Maidah ayat 2 Allah Swt memerintahkan kepada hambanya untuk saling tolong-menolong dalam mengerjakan kebajikan, serta larangan untuk saling tolong-menolong dalam berbuat dosa, sedangkan dalam surat Yusuf ayat 72, menunjukkan menunjukkan kebolehan menjamin untuk kemashlahatan umat. Dalam tafsir Aisarut Tafasir disebutkan bahwa Para pembantu raja menjawab, "Kami sedang mencari bejana tempat minum raja. Kami akan memberikan hadiah bagi orang yang menemukannya berupa makanan seberat beban unta." Pemimpin mereka pun menyatakan dan

menegaskan hal itu dengan berkata, "Aku menjamin janji ini." Ibnu Abbas berkata bahwa yang dimaksud dengan *za'im* dalam ayat ini adalah *kafil* penjamin.<sup>72</sup> Prinsip tersebut sesuai dengan Tanggungan yang diberikan oleh Perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim yang diberikan kepada *driver* ojek *online* dari masing-masing perusahaan sebagai bentuk jaminan pertanggungans risiko kecelakaan kerja. Pertanggungans berupa jaminan tersebut merupakan bentuk dari sikap saling tolong menolong antar sesama manusia. Dengan demikian, pertanggungans risiko terhadap kecelakaan kerja yang dialami *driver* ojek *online* juga menganut nilai ajaran islam yang sesuai dengan prinsip *kafālah*, yaitu sifat saling bertanggung jawab dan saling menanggung satu dengan yang lainnya atas musibah yang diderita saudaranya agar tercipta kehidupan yang harmonis.

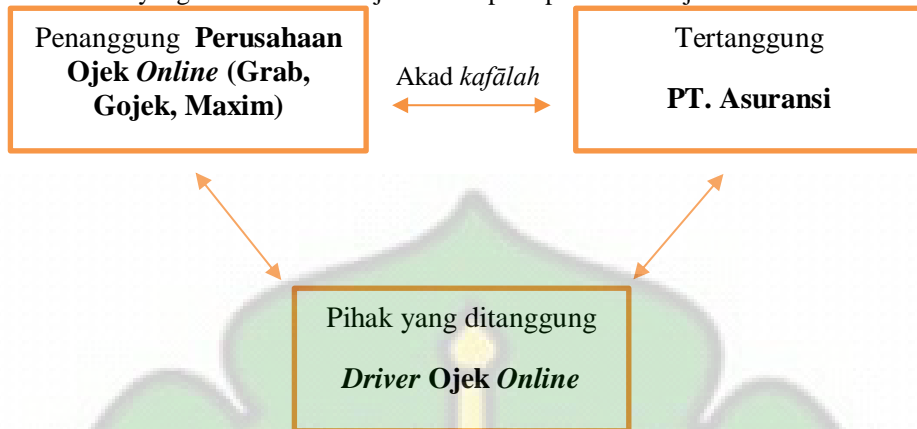
Jaminan yang diterapkan dalam perlindungan risiko sangat diperlukan untuk meningkatkan kinerja dan produktivitas pekerjaan. Sebagaimana yang diterangkan dalam ketentuan Fatwa DSN MUI Nomor 11/DSN-MUI/2000 tentang *kafālah* menerangkan bahwa dalam rangka menjalankan usahanya, seseorang sering memerlukan penjaminan dari pihak lain melalui akad *kafālah*, yaitu jaminan yang diberikan oleh penanggung kepada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua atau yang ditanggung, jika pihak yang ditanggung tidak dapat menjamin keselamatan pekerja maka penanggunglah yang akan menjaminnya. Begitu juga yang diterapkan oleh Perusahaan ojek online seperti Grab, Gojek, dan Maxim di Banda Aceh, dalam memberikan pertanggungans serta jaminan terhadap terhadap *driver* pada masing-masing perusahaan. Adapun Secara umum Skema Aplikasi *kafālah* dalam pertanggungans risiko kecelakaan kerja pelayanan teknik dapat digambarkan sebagai berikut.

---

<sup>72</sup> Al-Jumanatul Ali, *Al-qur'an dan Terjemahan*, ( Bandung, CV Penerbit J-Art, 2004), hlm. 267.



Gambar 1. Skema aplikasi *kafālah* dalam pertanggung jawaban risiko terhadap kecelakaan lalulintas yang di alami *driver* ojek online pada perusahaan ojek online



Sumber: Skema Aplikasi *kafālah* pada Pertanggung Jawaban Risiko Terhadap *Driver* Ojek Online yang mengalami kecelakaan lalulintas di Banda Aceh berdasarkan analisis penulis

Berdasarkan uraian di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwasanya secara umum pertanggung jawaban risiko pada *driver* ojek online yang mengalami kecelakaan lalu lintas di Banda Aceh dalam perspektif akad *kafālah* pada Grab, Gojek, dan Maxim telah terlaksana dengan baik. Dimana, setiap perusahaan penyedia layanan transportasi yang penulis teliti ini telah memberikan asuransi kepada *driver* di bawah naungannya sebagai bentuk pertanggungjawaban atas risiko kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi. *Perusahaan Grab* menanggung secara keseluruhan kerugian pada setiap kecelakaan terjadi, seperti tanggungan pengobatan penuh terhadap *driver* hingga sehat kembali dan tanggungan terhadap barang yang rusak atau hilang dampak dari kecelakaan kerja. Walaupun pada pengaplikasiannya terhadap *driver* di Banda Aceh menunjukkan bahwa pertanggung jawaban yang diberi perusahaan tidaklah penuh, hal berkenaan dengan barang yang hilang atau rusak tidak menjadi tanggungjawab dari pihak perusahaan di Banda Aceh. *Perusahaan Gojek* memberikan asuransi secara menyeluruh terhadap *driver* yang menjadi korban kecelakaan kerja, baik itu tanggungan terhadap *driver* itu sendiri, ataupun jaminan terhadap barang, dan dalam penerapannya pun telah sesuai. Dan pada *Perusahaan Maxime*, sama halnya dengan perusahaan Gojek, memberikan asuransi secara menyeluruh

terhadap *driver* yang menjadi korban kecelakaan kerja, baik itu tanggungan terhadap *driver* itu sendiri, ataupun jaminan terhadap barang, dan dalam penerapannya pun telah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, Perusahaan Maxim memiliki Yayasan Pengemudi Selamat Sejahtera Indonesia (YPSSI) yang aktif memberikan santunan pada setiap pengemudi yang mengalami kecelakaan kerja.



## **BAB EMPAT PENUTUP**

### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis memberikan kesimpulan sebagai berikut.

1. Pertanggungjawaban perusahaan ojek online terhadap kecelakaan lalulintas yang mungkin dialami oleh *driver* ojek *online* adalah dilakukan melalui partisipasi dalam program asuransi yang disediakan oleh perusahaan tersebut bagi para *driver* yang bekerja di bawah naungannya. Secara umum, bentuk jaminan yang diberikan adalah berupa penanggungan pembiayaan Rumah Sakit dan atau pengobatan terhadap *driver* apabila terjadi kecelakaan yang dikategorikan berat, selain itu terdapat pula tanggungan terhadap barang yang rusak ataupun hilang diluar kelalaian *driver* gojek online. Jaminan dapat di klaim apabila pihak *driver* memenuhi ketentuan yang disyaratkan oleh perusahaan ojek *online* pada syarat klaim jaminan, seperti terdapat bukti kuat seperti foto/video dan terbukti kecelakaan terjadi saat *driver* sedang menjalankan tugasnya. Meskipun pada praktiknya dalam konteks tanggung jawab terhadap kehilangan barang tidak selalu diberi jaminan, perlindungan yang diberikan kepada para *driver* ojek *online* dapat bervariasi tergantung pada jenis asuransi yang mereka ambil. Artinya, tidak semua *driver* akan memiliki perlindungan yang sama terhadap risiko kehilangan barang, melainkan bergantung pada jenis polis asuransi yang mereka pilih.
2. Asuransi memberikan tanggungan berupa kompensasi terhadap kecelakaan kerja yang sesuai dengan pilihan polis asuransi yang dipilih dan aturan dari asuransi. Perusahaan ojek *online* memberikan satu atau lebih pilihan asuransi terhadap *driver* ojek, dalam hal ini Grab

3. mengikutsertakan *drivernya* pada PT Jasa Raharja secara otomatis saat seseorang menjadi *driver* Grab, lalu memberikan pilihan pada *driver* untuk mengikuti atau tidak asuransi jenis lainnya yang tentunya memiliki tanggungan yang berbeda-beda. Selanjutnya pada perusahaan Gojek, para *driver* diberi pilihan untuk memilih satu atau lebih asuransi yang diinginkan yang tersedia pada aplikasi Gojek, tentunya setiap tipe asuransi memiliki hal-hal yang berbeda terhadap tanggungan yang diberikan. Dan pada perusahaan Maxim, para *driver* otomatis diikutsertakan oleh perusahaan dalam asuransi pada PT Jasa Raharja. Klaim asuransi hanya bisa diajukan apabila pemohon dalam konteks ini adalah perusahaan memenuhi ketentuan yang telah disyaratkan oleh pihak asuransi.
4. Pertanggungans risiko terhadap praktik pertanggungans risiko pada *driver* ojek online yang mengalami kecelakaan lalu lintas oleh Perusahaan ojek online yaitu Grab, Gojek, dan Maxim telah sesuai dengan konsep *kafālah* dalam fikih muamalah. Dalam *fiqh muamalah*, konsep *kafālah* yaitu suatu bentuk pengalihan tanggung jawab seseorang yang dijamin dengan berpegang teguh pada orang lain sebagai penjamin. Hal demikian pula yang diterapkan dalam pertanggungans risiko pada kecelakaan lalu lintas yang mungkin terjadi pada *driver* ojek online oleh perusahaan, dimana perusahaan ojek online yaitu Grab, Gojek, dan Maxim memberikan tanggungan secara penuh terhadap kecelakaan lalu lintas yang mungkin dialami oleh *driver* ojek online berupa jaminan kecelakaan kerja. Pertanggungans keselamatan kerja yang dilakukan bertumpu pada konsep tolong-menolong dalam menanggung keselamatan pekerja, dan jaminan keselamatan yang diterapkan diperlukan untuk meningkatkan kinerja dan produktivitas pekerjaan.

## B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran untuk perbaikan pada hal-hal yang berhubungan dengan pertanggung jawaban terhadap kecelakaan lalu lintas yang dialami oleh *driver* ojek *online* pada perusahaan ojek *online* yaitu Grab, Gojek, dan Maxim, yaitu.

1. Pada perusahaan Grab dan Gojek, perusahaan memberikan pilihan terhadap *driver* untuk memilih jenis asuransinya, sehingga antara *driver* memiliki tanggungan yang berbeda pula. Dalam hal ini, penulis berpendapat bahwasanya hal tersebut bisa menjadi kesenjangan yang mengakibatkan kesalahpahaman antara pihak *driver* dengan perusahaan, seperti yang diketahui, perusahaan tidak mengedukasi secara khusus hal mengenai asuransi ini terhadap para *driver*, disisi lain kebanyakan *driver* berasal dari Masyarakat awam yang tidak paham secara keseluruhan mengenai hal-hal yang berkaitan dengan asuransi, sehingga ditakutkan bisa memicu hal-hal yang tidak diinginkan. Untuk mencegah hal tersebut, penulis menyarankan agar pihak perusahaan menyeragamkan asuransi pada setiap *driver* ojek *online*.
2. Banyak faktor yang menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, seperti seperti kesalahan pengemudi lain, kondisi jalan yang buruk, cuaca ekstrem, atau kesalahan pengemudi sendiri. Kondisi *driver* berbanding lurus dengan kecelakaan kerja, apabila *driver* sakit atau kelelahan maka hal tersebut dapat meningkatkan peluang kecelakaan kerja. Oleh karena itu, penulis ingin perusahaan memberi perhatian lebih terhadap kondisi *driver*, seperti membuat kebijakan terhadap jam kerja efektif pada *driver* atau memberikan alat penunjang keselamatan lainnya seperti masker untuk menjaga kondisi *driver* lebih optimal dan menekan peluang kecelakaan kerja.



## DAFTAR PUSTAKA

- A. Hasymi Ali, Agus Subekti, Wardana, *Kamus Asuransi*, Jakarta: Bumi Aksara.
- Abdul Rahman Ghazaly, Ghufron Ihsan & Sapiudin Shidiq. *Fiqh Mu'amalah*, Ed. 1, Cet. 4, Jakarta: Kencana, 2015.
- Abdurkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum Cet-1*, PT Citra Aditya Bakti: Bandung, 2004.
- Abdurrahman al-Jaziri, *al-Fiqh Ala Mazahib al-„Arbaah*, Semarang: Dar al-kutub al-ilmiyah, 1990.
- Adi Indra Jaya Saputra “*Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Kursus Mengemudi Mobil Di Semarang Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas Yang Menimbulkan Kerugian*”. Skripsi, Semarang, Universitas Diponegoro, 2017
- Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, Jakarta: Amzah, 2013.
- Ali Fikri, *al-Mu`ammalat Al-Maddiyah wa Al-Adabiyah*, Juz 2, Mathba`ah Muathafa Al-Babiy Al-Halabiy, Mesir.
- Alifa Fadila “*Analisis Perhitungan Nilai Pertanggungjawaban Kecelakaan Pada PT. Jasa Rahardja Di Banda Aceh Menurut Konsep Kafalah*”, Skripsi, Banda Aceh, UIN Ar-Raniry. 2022
- Fathul Qadir, *Tafsir Fathul Qadr*, jilid 5, Trj. Amir Hamzah Fachruddin, Jakarta:Pustaka Azzam,2011.
- H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT Raja Grafindo, 1993.
- Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah* Jakarta: Rajawali Pres, 2016.
- Ibnu Rusyd, *Bidayah Mujtahid Wan Nihayatul Muqtasid*, Jilid II, Jakarta:Akbar Mediar, 2013.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, Diakses melalui situs: <https://kbbi.web.id/asuransi> , tanggal 26 Agustus 2023.
- Marina Asti, Ddk., “Analisa Penggunaan Sepeda Motor Listrik Bagi Transportasi Online Terhadap Ketahanan Energi, Jurnal Ketahanan Energi, Vol. 6 Nomor.1, 2020
- Mastura Labombang, *Manajemen Risiko dalam Proyek Konstruksi*, Jurnal SMARTek diterbitkan oleh Universitas Tadulako, Palu, 2010

- Muhammad bin Ismail Abu Abdullah Al-Bukhari, *Shahih al-Bukhari*, Digital Library, al-Maktabah al-Syamilah al-Isdar al-Sani, 2005.
- Muhammad Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi* Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1999.
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Riska Maisarah, *Pertanggungjawaban Risiko Pekerjaan Bagi Para Medis Di RSUD Dr. Zainoel Abidin Dalam Perspektif Akad Kafalah*, Skripsi, Banda Aceh: UIN-Ar-Raniry, 2021.
- Rozalinda, *Fikih Ekonomi Syariah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016.
- Said Fahmi, *Pertanggungjawaban Risiko Supir Mobil Rental Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Amal Suatu Penelitian Pada CV. Deza Rent Car Di Ie Masen Kayee Adang*, Skripsi, Banda Aceh, UIN Ar-Raniry, 2019.
- Satria Munawir, "Analisis Manajemen Risiko Produk Kafalah Studi Pada Bank Muamalat Indonesia Banda Aceh", *Jurnal Ar-Raniry SHARE*, Vol. 3, No. 1, Januari-Juli, 2014
- Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah 5*, Jakarta: Cakrawala Publishing, 2009
- Septia Wulandari, "Identifikasi Bahaya, Penilaian, dan Pengendalian Risiko Area Produksi Line 3 Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Kerja di PT. Coca Cola Amatil Indonesia Cebtral Java", *Skripsi* Surakarta: Fakultas Kedokteran Universitas Sebelas Maret, 2011
- Sudarsono, *Kamus Hukum*, Jakarta: Renaka Cipta Bina Adiaksara, 2005.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk dan Aspek-Aspek Hukumnya*, Jakarta: Kencana, 2014.
- Syafii Antonio, *Bank Syariah Dari Teori Ke Praktik*, Jakarta: Gema Insani, 2015.
- Tim Visi Yustisia, *Panduan Resmi Memperoleh Jaminan Sosialn dari BPJS Ketenagakerjaan: Jaminan Hari Tua, Jaminan Kecelakaan*
- Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Dengan Ejaan Yang Disempurnakan*, Jakarta: Eska Media, 2003
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Online, Situs: [https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu\\_no.22\\_tahun\\_2009.pdf](https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf) , Diakses pada tanggal 26 Agustus 2023.
- Wahbah Az-Zuhaili, *Fikih Islam Wa Adillatuhu*, Jakarta: Gema Insani, 2011
- Website Resmi PT. Grabtaxi Holding Pte. Pada Laman "Layanan" (2020)

# LAMPIRAN

## Lampiran 1 SK Penetapan Pembimbing Skripsi



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH  
Nomor:1977/Un.08/FSH/PP.00.9/6/2024

### TENTANG

#### PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

- Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;  
b. Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.  
c. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan keputusan Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

- Mengingat : 1. Undang-Undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;  
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;  
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;  
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;  
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 04 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;  
6. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;  
7. Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS dilingkungan Departemen Agama RI;  
8. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;  
9. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2020 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;  
10. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2015 tentang Pemberi Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Para Dekan dan Direktur Program Pasca Sarjana dalam Lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;

### MEMUTUSKAN:

- Menetapkan : KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH TENTANG BIMBINGAN SKRIPSI
- KESATU : Menunjuk Saudara (i):  
a. Dr. Bismi Khalidin, S.Ag., M.Si Sebagai Pembimbing I  
b. Hajarul Akbar, M. Ag. Sebagai Pembimbing II  
untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i):  
Nama : Rina Yulianti  
NIM : 190102125  
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah  
Judul : Praktik Pertanggungans Risiko Pada Driver Ojek Online yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas di Banda Aceh dalam Perspektif Akad Kafalah
- KEDUA : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- KETIGA : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2024;
- KEEMPAT : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.

Kutipan Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di Banda Aceh  
pada tanggal 21 Juni 2024  
DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM,

KAMARUZZAMAN

- Tembusan:
1. Rektor UIN Ar-Raniry;
  2. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah;
  3. Mahasiswa yang bersangkutan;
  4. Arsip.

*Lampiran 2: Surat Permohonan Melakukan Penelitian*



**KEMENTERIAN AGAMA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM**

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : 1251/Un.08/FSH.I/PP.00.9/04/2024  
Lamp : -  
Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada Yth,

Driver Ojek Online

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : RINA YULIANTI / 190102125

Semester/Jurusan : X / Hukum Ekonomi Syariah (Muamalah)

Alamat sekarang : Desa Tantuha Kec. Simpang Tiga Kab. Aceh Besar

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Syariah dan Hukum bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul ***Pertanggung Jawaban Risiko Pada Driver Ojek Online Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad Kafalah***

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 02 April 2024

an. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik dan  
Kelembagaan,



*Berlaku sampai : 28 Juni 2024*

Hasnul Arifin Melayu, M.A.

AR-RANIRY



*Lampiran 3: Dokumentasi Wawancara Penelitian*



Keterangan: Hasil Wawancara dengan Adam, *Driver* Grab Banda Aceh, Pada hari Selasa 29 Agustus 2023



Keterangan: Hasil Wawancara dengan Edy Saputra dan Dedy, *Driver* Grab Banda Aceh, Pada hari Selasa, 19 Maret 2024





Keterangan: Hasil Wawancara dengan Ashrul H. Rokan, *Driver Gojek Banda Aceh*, Pada hari Selasa 12 September 2023 dan 18 Maret 2024



Keterangan: Hasil Wawancara dengan Mushthafa Kamar, *Driver Mxim Banda Aceh*, Pada hari Kamis 21 Maret 2024

AR-RANIRY

*Lampiran 4 : Protokol Wawancara*

Judul Penelitian : Praktik Pertanggungjawaban Risiko Pada *Driver* Ojek *Online* Yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Di Banda Aceh Dalam Perspektif Akad *Kafalah*

Nama Peneliti/NIM : Rina Yulianti/ 190102125

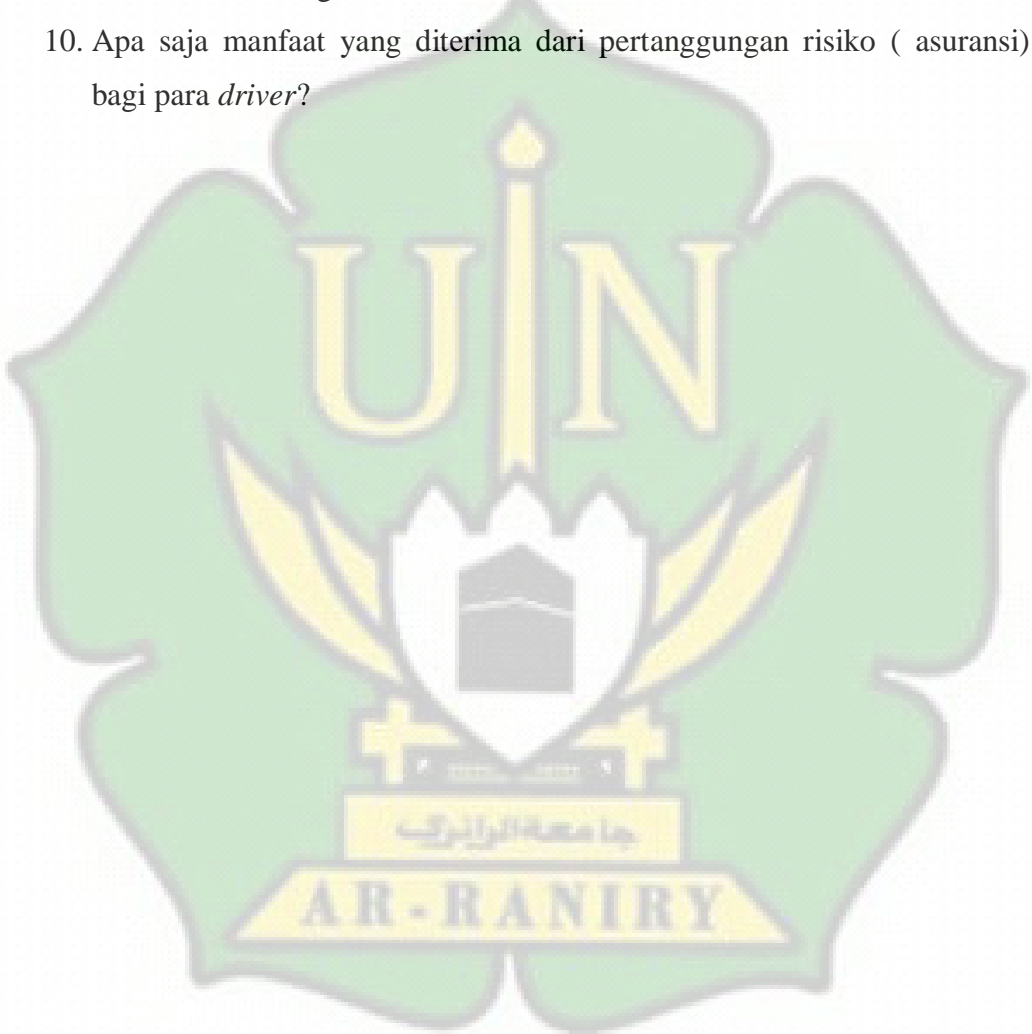
Institusi Pendidikan : Program Studi Hukum Ekonomi Syariah  
Fakultas Syari'ah Dan Hukum UIN Ar-Raniry  
Banda Aceh

Orang yang Diwawancarai : *Driver* Grab, *Driver* Gojek, dan *Driver* Maxim

**Daftar Pertanyaan Wawancara**

1. Sudah berapa lama Bapak bekerja sebagai seorang *driver* ojek *online*?
2. Apakah para *driver* pernah mengalami kecelakaan lalu lintas? Baik itu ringan maupun berat dalam waktu kerja?
3. Jika adanya terjadi kecelakaan lalu lintas, siapakah yang bertanggungjawab terhadap para *driver*?
4. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban terhadap kecelakaan lalu lintas yang dialami para *driver*?
5. Apakah ada perjanjian terkait pertanggungjawaban risiko apabila *driver* mengalami kecelakaan lalu lintas?
6. Apakah pertanggungjawaban dialihkan ke asuransi? Jika iya bagaimana sistem asuransi kecelakaan kerja yang diterapkan perusahaan?
7. Di layanan ojek online banyak layanan yang ditawarkan diantaranya yaitu seperti transportasi (mobil dan motor), layanan antar pesan makanan, pengiriman barang, dll. Apabila terjadi kecelakaan pada saat layanan tersebut, bagaimana tanggungjawab perusahaan maupun asuransi terhadap barang *costumer* dan kendaraan *driver*?

8. Bagaimana bentuk kompensasi yang diberikan perusahaan terhadap para *driver* diluar tanggungjawab asuransi?
9. Apakah ada kendala yang selama ini dialami para *driver* terhadap upaya untuk mendapatkan pertanggungjawaban dari perusahaan maupun asuransi saat mengalami kecelakaan lalu lintas?
10. Apa saja manfaat yang diterima dari pertanggungangan risiko ( asuransi) bagi para *driver*?



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama/NIM : Rina Yulianti/ 190102125  
 Tempat/Tgl. Lahir : Banda Aceh/ 10 Februari 2001  
 Jenis Kelamin : Perempuan  
 Pekerjaan : Mahasiswa  
 Agama : Islam  
 Kebangsaan/suku : Indonesia/Aceh  
 Status : Belum Kawin  
 Alamat : Desa Tantuha, Kec. Simpang Tiga, Kab. Aceh Besar  
 Orang tua  
     Nama Ayah : Syamsul Bahri  
     Nama Ibu : Roswita  
     Alamat : Desa Tantuha, Kec. Simpang Tiga, Kab. Aceh Besar  
 Pendidikan  
     SD/MI : MIN Jeureula II  
     SMP/MTs : SMPN 1 Sukamakmur  
     SMA/MA : SMAN 1 Sukamakmur  
     Perguruan Tinggi : UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Demikian riwayat hidup ini saya buat dengan sebenarnya agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 25 April 2024  
Penulis

Rina Yulianti