

**PERLINDUNGAN RISIKO OJEK *ONLINE* TANPA
BERBASIS APLIKASI MENURUT KONSEP AKAD *IJĀRAH*
'*ALĀ AL-* '*AMĀL* DAN UU NO. 8 TAHUN 1999**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

WILDA AQILA

NIM. 220102132

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

**FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM-BANDA ACEH
TAHUN 2026 M / 1447 H**

**PERLINDUNGAN RISIKO OJEK *ONLINE* TANPA
BERBASIS APLIKASI MENURUT KONSEP AKAD *IJĀRAH*
'*ALĀ AL-* '*AMĀL* DAN UU NO. 8 TAHUN 1999**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Persyaratan Penulisan Skripsi
Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Diajukan Oleh:

WILDA AQILA
NIM. 220102132

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

Disetujui untuk didiuji/di munaqasyah kan oleh:

Pembimbing I



Prof. Dr. Muhammad Maulana, M.Ag.
NIP. 197204261997031002

Pembimbing II



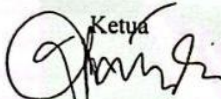
Muhammad Iqbal, S.E., MM.
NIP. 197005122014111001


**PERLINDUNGAN RISIKO OJEK *ONLINE* TANPA
BERBASIS APLIKASI MENURUT KONSEP AKAD *IJĀRAH*
'ALĀ AL- 'AMĀL DAN UU NO. 8 TAHUN 1999**

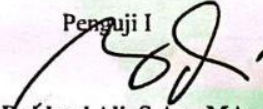
SKRIPSI

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 Hukum Ekonomi Syari'ah (Muamalah)

Pada Hari/Tanggal: 20 Januari 2026 M
1 Sya'ban 1447 H
di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi:

Ketua

Prof. Dr. Muhammad Maulana, M.Ag.
NIP. 197204261997031002

Sekretaris

Muhammad Iqbal, S.E., MM.
NIP. 197005122014111001

Penguji I

Dr. Bukhari Ali, S.Ag., MA
NIP. 197706052006041004

Penguji II

Misran, S.Ag., M.Ag
NIP. 197507072006041004

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Dr. M. Kamaruzzaman, M.Sh.
NIP. 197809172009121006



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. 0651-7552921, 7551857, Fax. 0651-7552922
Web: www.library.ar-raniry.ac.id, Email: library@ar-raniry.ac.id

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Wilda Aqila
NIM : 220102132
Program Studi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. *Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan;*
2. *Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain;*
3. *Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya;*
4. *Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data;*
5. *Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.*

Bila di kemudian 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, 13 Januari 2026

Yang Menyatakan:


Wilda Aqila
NIM. 220102132

ABSTRAK

Nama : Wilda Aqila
NIM : 220102132
Fakultas/Prodi : Syari'ah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul : Perlindungan Resiko Ojek *Online* Tanpa Bebas Aplikasi Menurut Konsep Akad *ijārah 'alā al-'amāl* dan Undang-Undang No.8 Tahun 1999
Tanggal Sidang : 20 Januari 2026
Tebal Skripsi : 92 Halaman
Pembimbing I : Prof. Dr. Muhammad Maulana, M.Ag.
Pembimbing II : Muhammad Iqbal., S.E., MM.
Kata Kunci : Perlindungan Risiko, Ojek *Online*, *Ijārah 'Alā al-'Amāl*, Perlindungan Konsumen

Perkembangan teknologi telah mendorong munculnya layanan transportasi ojek *online* tanpa berbasis aplikasi yang beroperasi melalui *whatsapp*. Layanan ini tidak memiliki fitur *live tracking* sehingga menimbulkan potensi risiko keamanan bagi konsumen dan pengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan konsumen menggunakan jasa ojek *online* tanpa berbasis aplikasi, cara konsumen memproteksi diri atas risiko tanpa fitur *tracking*, serta menganalisis tinjauan konsep akad *ijārah 'alā al-'amāl* dan UU No. 8 Tahun 1999 terhadap perlindungan konsumen. Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif-empiris dengan metode kualitatif deskriptif analisis. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan admin, pengemudi, dan penumpang, sedangkan data sekunder bersumber dari literatur fikih muamalah, UU No. 8 Tahun 1999, dan penelitian terdahulu. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, dokumentasi, dan observasi partisipatif. Hasil penelitian menunjukkan konsumen memilih layanan ini karena tarif lebih murah, kemudahan akses bagi kelompok kurang familiar teknologi digital, hubungan personal dengan pengemudi, dan fleksibilitas layanan. Untuk proteksi diri, konsumen mencatat identitas pengemudi, membagikan informasi perjalanan kepada pihak ketiga, dan memanfaatkan fitur *share location whatsapp*, meskipun memiliki keterbatasan signifikan. Tinjauan *ijārah 'alā al-'amāl* menunjukkan praktik ini memiliki kesesuaian parsial dengan prinsip syariah, namun ketiadaan *live tracking* menimbulkan unsur gharar. Dari perspektif UU No. 8 Tahun 1999, praktik ini melanggar hak konsumen atas keamanan (Pasal 4), kewajiban pelaku usaha menjamin keselamatan (Pasal 7), dan standar layanan aman (Pasal 8). Admin yang mengelola sistem dan memperoleh keuntungan dikualifikasikan sebagai pelaku usaha dengan tanggung jawab hukum memberikan ganti rugi atas kerugian konsumen (Pasal 19).

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 berjudul **“Perlindungan Resiko Ojek *Online* Tanpa Bebas Aplikasi Menurut Konsep Akad *ijārah ‘alā al-‘amāl* dan Undang- Undang No. 8 Tahun 1999”**

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 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. H. Muhammad Maulana, M.A., selaku pembimbing I, atas bimbingan yang penuh kesabaran dan keikhlasan yang tak ternilai sepanjang proses penulisan skripsi ini dan menjadi rumah kedua bagi anak kos seperti kami semua ini. Mulai dari tahap penyusunan proposal hingga menjadi karya yang utuh, arahan dan masukan berharga dari beliau telah memberikan fondasi yang kokoh bagi penyelesaian tugas akhir ini. Kepada Bapak Muhammad Iqbal, S.E., MM. selaku pembimbing II, atas bimbingan, perhatian dan kontribusinya yang sangat berarti dalam memberikan arahan dan masukan yang konstruktif selama penyusunan skripsi ini. Semoga segala kebaikan dan dedikasi yang telah beliau berdua berikan senantiasa mendapatkan balasan terbaik dari Allah Swt.
2. Bapak Prof. Dr. Kamaruzzaman, M.Sh., selaku Dekan Fakultas Syari’ah dan Hukum, Bapak Dr. Hasnul Arifin Melayu, S.Ag., M.A., Wakil Dekan I,

Ibu Prof. Dr. Soraya Devy, M.A., Wakil Dekan II dan Bapak Prof. Dr. Ali Abu Bakar, M.A., Wakil Dekan III yang telah membimbing kami mahasiswa/i di Fakultas Syari'ah dan Hukum.

3. Bapak Dr. Iur. Chairul Fahmi, MA, selaku Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah dan Ibu Azka Amalia Jihad, S.H.I., M.E.I selaku Sekretaris Prodi Hukum Ekonomi Syariah, serta seluruh staf yang ada di Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah yang telah banyak membantu dan membimbing kami mahasiswa/i Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah.
4. Bapak Dr. Muhammad Syuib, S.H.I., M.H selaku dosen penasehat akademik penulis, atas perhatian dan dukungan yang telah diberikan selama masa studi penulis. Arahan yang beliau berikan tidak hanya membantu penulis dalam menentukan langkah-langkah akademik, tetapi juga menjadi motivasi untuk terus berusaha mencapai hasil terbaik. Semoga segala kebaikan beliau senantiasa mendapatkan balasan terbaik dari Allah Swt.
5. Kepada seluruh informan penelitian, khususnya admin, pengemudi, dan penumpang ojek *online* komunitas Koala dan komunitas ojek online murah, yang telah bersedia meluangkan waktu dan memberikan informasi yang sangat berharga bagi penyelesaian penelitian ini.
6. Kepada kedua orang tua tercinta, Ayah Joko Sulistiono dan Mamak Budiwati, sang cinta pertama dan terakhir. Terima kasih atas doa yang tiada henti, kasih sayang yang tak terhingga, serta dukungan yang menjadi alasan terkuat saya untuk menyelesaikan studi ini. Setiap kalimat penyemangat dan kebahagiaan yang di berikan tak akan pernah terlupakan.
7. Untuk saudara-saudara saya. Bg M. Haikal Amin, S.kom terima kasih telah menjadi donatur dan menemani di akhir perjalanan ini, termasuk segala nasihat tentang kehidupan yang lebih keras ke depannya. Kak Zafira Sulistiya, S.E terima kasih telah menemani langkah pertama di Banda Aceh dan menjadi pendengar yang luar biasa meskipun diri sendiri juga butuh tempat bercerita. Dan adik saya, M. Hafidz Amin, terima kasih sudah

menemani Mamak dan Ayah di rumah saat kami semua mengejar mimpi di luar. Dan Kepada keluarga besar Yusuf's, terima kasih atas segala perhatian, penjagaan, dan kehangatan yang telah diberikan selama saya studi.

8. Terima kasih kepada Suci Rahmawati, bukan sekadar teman 7 tahun tetapi seseorang yang sangat berarti dalam menjalani hari-hari ini. Teman sepasantren, se hobby, berbagi masalah, dan semangat untukmu yang terkena dampak banjir
9. Terima kasih untuk sahabat seperjuangan, Syifa'ul Munawarah dan Annisa, yang menemani sejak semester satu hingga sekarang. Semoga persahabatan kita abadi hingga akhir hayat. Terima kasih atas segala kepedulian, waktu yang diluangkan, dan effort luar biasa yang kalian berikan.
10. Terima kasih kepada MTB: Paul, Nisa, Ulva, Teh, Ardan, Munir, Nabil, Afdhal, Hilmi, Dimas, Paja, Farhan, Noval, Zahril, Rijal, Fadhlul, Rifky, Rauhal, Amoy, dan Aidil. Terima kasih atas semua momen kuliner, jalan-jalan, dan petualangan ke MP yang tak terlupakan. Serta teman-teman lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu, terima kasih atas kebersamaan dan dukungannya selama ini.
11. Terakhir, untuk diri saya sendiri, semoga langkah mu selalu dikuatkan dan bahagia selalu untuk kedepanya.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari berbagai pihak untuk penyempurnaan skripsi ini. Penulis berharap skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi dunia akademik maupun masyarakat luas. Semoga apa viii ix yang telah penulis capai hari ini menjadi langkah awal untuk memberikan kontribusi lebih besar di masa depan.

Banda Aceh, 13 Januari 2026
Penulis

Wilda Aqila

TRANSLITERASI ARAB LATIN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543b/U/1987

1. Konsonan

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 dengan huruf dan tanda sekaligus.

Di bawah ini daftar huruf Arab itu dan transliterasinya dengan huruf Latin.

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama	Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alīf	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan	ط	ṭā'	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ب	Bā'	B	Be	ظ	ẓa	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ت	Tā'	T	Te	ع	'ain	'	koma terbalik (di atas)
ث	Śa'	Ś	es (dengan titik di atas)	غ	Gain	G	Ge
ج	Jīm	J	Je	ف	Fā'	F	Ef
ح	Hā'	ḥ	ha (dengan titik di bawah)	ق	Qāf	Q	Ki

خ	Khā'	Kh	ka dan ha	ك	Kāf	K	Ka
د	Dāl	D	De	ل	Lām	L	El
ذ	Žal	Ž	zet (dengan titik di atas)	م	Mīm	M	Em
ر	Rā'	R	Er	ن	Nūn	N	En
ز	Zai	Z	Zet	و	Wau	W	We
س	Sīn	S	Es	ه	Hā'	H	Ha
ش	Syīn	Sy	es dan ye	ء	Hamz ah	'	Apostro f
ص	Şād	Ş	es (dengan titik di bawah)	ي	Yā'	Y	Ye
ض	Ḍad	Ḍ	de (dengan titik di bawah)				

2. Vokal

Vokal bahasa arab sama dengan bahasa Indonesia, yang mana terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a) Vokal Tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin
َ	<i>Fathah</i>	A
ِ	<i>Kasrah</i>	I
ُ	<i>Dammah</i>	U

b) Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
يَ	<i>Fathah</i> dan ya	Ai
وَ	<i>Fathah</i> dan wau	Au

Contoh:

كَيْفَ = *kaifa*,

هَوْلٌ = *haulā*

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan tanda
اِيْ	<i>Fathah</i> dan alifatau ya	Ā
يِيْ	<i>Kasrah</i> dan ya	Ī
وِيْ	<i>Dammah</i> danwau	Ū

Contoh:

قَالَ = *qāla*

رَامِي = *ramā*

قَالَ = *qāla*

يَقُولُ = *yaqūlu*

4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua.

a) *Ta marbutah* (ة) hidup

Ta marbutah (ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b) *Ta marbutah* (ة) mati

Ta *marbutah* (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

- c) Kalau pada suatu kata yang akhir huruf ta *marbutah* (ة) diikutioleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h. Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ -*rauḍ ah al-aṭfāl*

الْمَدِينَةُ الْمُتَوَرَّهَةُ -*al-Madīnah al-Munawwarah*

طَلْحَةُ -*ṭalḥah*

5. Syaddah (Tasydīd)

Syaddah atau *tasydīd* yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda *syaddah* atau tanda *tasydid*, dalam transliterasi ini tanda *syaddah* tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda *syaddah* itu.

Contoh:

رَبَّنَا -*rabbanā*

نَزَّلَ -*nazzala*

الْبِرِّ -*al-birr*

نَعْمَ الْحَجَّجِ -*al-hajj*

-*nu'ima*

6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu (ال), namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* dan kata sandang yang diikuti huruf *qamariyyah*.

- a) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /I/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

- b) Kata sandang diikuti oleh huruf *qamariyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah* ditransliterasi- kan sesuai aturan yang digariskan di depan dan sesuai

dengan bunyinya. Baik diikuti huruf *syamsiyyah* maupun huruf *qamariyyah*, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanda sempang.

Contoh:

رَجُلٌ	-ar-rajulu	اسْ يَدَةٌ	-as-sayyidatu
اشْمَسُ	-asy-syamsu	الْقَلَمُ	-al-qalamu
الْبَدِيعُ	-al-badī'u	الْجَلَالُ	-al-jalālu

7. Hamzah

Dinyatakan di depan bahwa hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Bila hamzah itu terletak di awal kata tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa *alif*.

Contoh:

تَأْخُذُونَ	-ta'khuzūna	لِنُؤْءٍ	-an-nau'
شَيْئٍ	-syai'un	إِنَّ	-inna
أُمْرُتٌ	-umirtu	أَكَلًا	-akala

8. Penulisan kata

Ada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun harf 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 transliterasi ini, penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

وَإِنَّ اللَّهَ لَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ	-Wa inna Allāh lahuwa khair ar-rāziqīn
فَأَوْفُوا الْكَيْلَ إِذَا كُنْتُمْ فِي مِيزَانٍ	-Fa aful al-kaila wa al-mīzān
إِبْرَاهِيمَ الْخَلِيلِ	-Ibrāhīm al-Khalīl
بِسْمِ اللَّهِ الْمَجْرَاهِ وَأَمْرَسَا هَا	-Bismillāhi majrahā wa mursāh

وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ حِجَابُ الْبَيْتِ
مَنْ اسْتَطَاعَ إِلَيْهِ سَبِيلًا

-*Wa lillāhi 'ala an-nāsi hijju al-baiti*
-*Man istaṭā 'a ilahi sabīla*

9. 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:

او اما مُحَمَّدٌ إِذْ قَالَ لِلرَّسُولِ

- *Wa mā Muhammadun illā rasul*

إِنَّ أَوْلَىٰ بِبَيْتِ اللَّهِ لَنَا س

- *Inna awwala baitin wuḍ i'alinnāsi*

لِلَّهِ ذِي بِيكَةِ مُبَارَكًا هَا

- *lallaḏī bibakkata mubārakkan*

شَهْرُ رَمَضَانَ الَّذِي أُنزِلَ فِيهِ الْقُرْآنُ

- *Syahru Ramaḏān al-laḏi unzila fīh al Qur'ānu*

- *Syahru Ramaḏ ānal-laḏi unzila fīhil qur'ānu*

وَلَقَدْ رَآهُ بِالسَّمَاءِ إِذْ يُنزَّلُ الْوَيْلَ لِمَنْ هُمْ كَافِرُونَ

- *Wa laqad ra'āhu bil-ufuq al-mubīn*

- *Wa laqad ra'āhu bil-ufuqil-mubīni*

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ

- *Alhamdu lillāhi rabbi al-'ālamīn*

- *Alhamdu lillāhi rabbil 'ālamīn*

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 harkat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

نَصْرًا مِنَ اللَّهِ وَفَتْحًا قَرِيبًا

- *Nasrun minallāhi wa fathun qarīb*

اللَّهُ الْأَمْرُ جَمِيعًا

- *Lillāhi al-amru jamī'an*

وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ

- *Wallāha bikulli syai'in 'alīm*

10. Tajwid

Bagi 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.

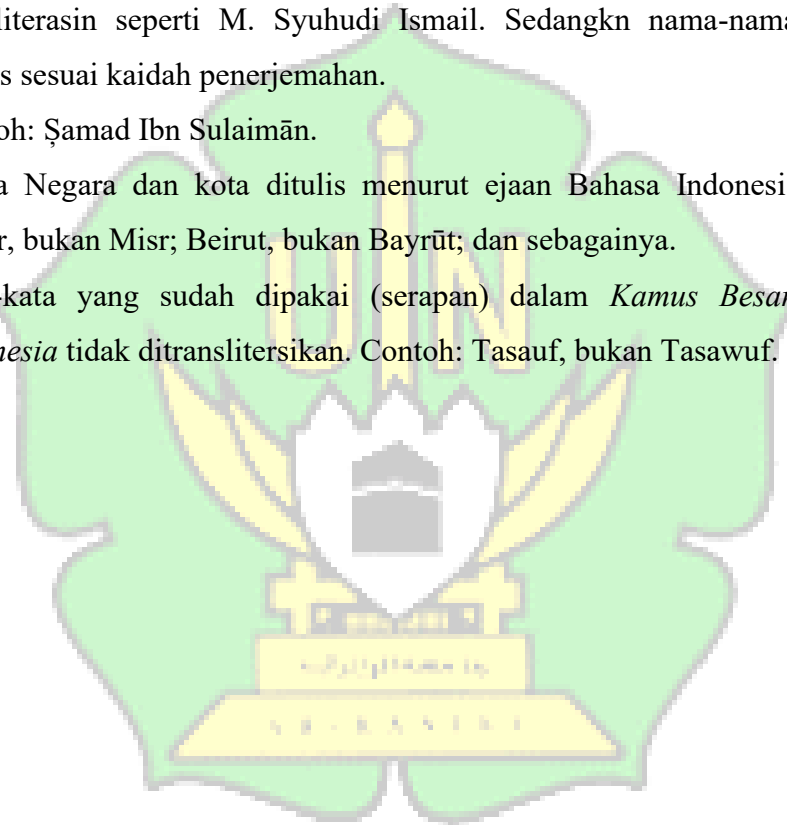
Catatan:

Modifikasi

- a) 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.

- b) Nama Negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrūt; dan sebagainya.
- c) Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia* tidak ditransliterasikan. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	60
Tabel 3.2	60
Tabel 3.3	60
Tabel 3.4	61



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 SK Penetapan Pembimbing Skripsi	85
Lampiran 2 Surat Permohonan Melakukan Penelitian	86
Lampiran 3 Protokol Wawancara	87
Lampiran 4 Dokumentasi	90



DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG	iii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAHError! Bookmark not defined.	
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vii
TRANSLITERASI ARAB LATIN	x
DAFTAR TABEL	xvii
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
DAFTAR ISI	xix
BAB SATU PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	12
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Penjelasan Istilah	13
E. Kajian Pustaka	16
F. Metodologi Penelitian.....	21
G. Sistimetika Penulisan.....	27
BAB DUA KONSEP AKAD <i>IJĀRAH ‘ALĀ AL-‘AMĀL</i> DAN PERLINDUNGAN KONSUMEN DALAM TRANSAKSINYA 29	
A. Konsep <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i> dalam Fiqh Muamalah.....	29
1. Pengertian dan Dasar Hukum Akad <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i>	29
2. Rukun dan Syarat <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i>	34
3. Pendapat Ulama tentang Akad <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i> dan Penerapannya pada Jasa Transportasi.....	38
4. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Transaksi Akad <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i>	40
B. Perlindungan Konsumen dalam Penggunaan Jasa Transportasi dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen	42
1. Ketentuan Perlindungan Konsumen pada Jasa Transportasi Menurut UU No. 8 Tahun 1999.....	42

2. Hak dan Kewajiban Para Pihak pada Transaksi Jasa Transportasi dalam UU No. 8 Tahun 1999.....	46
3. Pengelolaan Risiko pada Jasa Transportasi dan Sistem Proteksinya dalam UU No. 8 Tahun 1999	51
BAB TIGA ANALISIS PERILAKU KONSUMEN DAN TINJAUAN HUKUM TERHADAP PERLINDUNGAN RISIKO OJEK ONLINE TANPA BERBASIS APLIKASI.....	58
A. Deskripsi Umum Mengenai Bentuk, Karakteristik, dan Mekanisme Layanan Ojek <i>Online</i> Tanpa Berbasis Aplikasi.....	58
B. Faktor-Faktor yang Mendorong Konsumen Menggunakan Layanan Ojek <i>Online</i> Tanpa Aplikasi	62
C. Upaya Konsumen dalam Memproteksi Diri dari Risiko pada Ojek <i>Online</i> tanpa Fitur <i>Live Tracking</i> Secara <i>Real Time</i>	68
D. Tinjauan Konsep Akad <i>Ijārah ‘Alā al-‘Amāl</i> dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen terhadap Potensi Risiko Penggunaan Ojek <i>Online</i> Tanpa Berbasis Aplikasi.....	74
BAB EMPAT PENUTUP	79
A. Kesimpulan	79
B. Saran	80
LAMPIRAN.....	85
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	92

BAB SATU

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kebutuhan transportasi untuk berbagai kepentingan mobilitas dalam masyarakat semakin meningkat sehingga membutuhkan moda transportasi baik milik sendiri maupun milik orang lain. Sekarang ini, fasilitas moda transportasi semakin beragam sehingga semakin banyak opsional yang dapat dipilih oleh masyarakat yang membutuhkan. Salah satu pilihan yang dapat digunakan dan cenderung praktis tanpa membutuhkan *budget* yang besar adalah melalui penggunaan ojek yang dimodifikasi dengan layanan *virtual* berbasis internet, baik yang telah dibuat aplikasi maupun non-aplikasi menjadi pilihan konsumen untuk memudahkan kebutuhan mobilitasnya.

Bisnis ojek *online* ini semakin diminati oleh masyarakat yang membutuhkan pekerjaan tanpa memerlukan modal besar dan cenderung praktis hanya berbasis akun untuk mendaftarkan pada aplikasi tertentu seperti Gojek, Maxim dan Grab. Namun, penggunaan aplikasi ini membutuhkan syarat tertentu terutama harus menunggu sesi dibuka nya lowongan pekerjaan ojek *online* atau pendaftaran akun baru dengan syarat-syarat yang ditetapkan oleh pihak pengelola sehingga bagi sebahagian kalangan dianggap tidak praktis. Untuk menutupi gap atau kesenjangan tersebut, beberapa pelaku usaha memodifikasi dengan model pemesanan non-aplikasi yang biasanya cenderung lebih simpel dan praktis karena hanya menggunakan aplikasi *whatsapp*.

Seluruh penggunaan aplikasi ojek *online* dan non-aplikasi ini merupakan layanan transportasi untuk memudahkan konsumen mengakses layanannya. Pihak konsumen umumnya telah mengetahui harga dasar dari penggunaan ojek *online* ini karena pihak *driver* yang menggunakan mobil atau *rider* menggunakan motor memiliki tarif yang berbeda, serta saat konsumen menggunakan layanan ojek *online* ini harus membayar sesuai dengan jarak

tempuh perjalanan dan umumnya tarif telah ditetapkan dalam aplikasi yang dapat di akses informasinya oleh pihak konsumen. Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Untuk meningkatkan keselamatan konsumen maka perlu ditingkatkan pula kesadaran terhadap pengetahuan, kepedulian, kemampuan, dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri serta menumbuhkan sikap pelaku usaha yang bertanggung jawab. Kewajiban untuk menjamin keamanan pada perjalanan agar tidak menimbulkan kerugian bagi konsumen dibebankan kepada pengemudi dan admin ojek *online*, karena pihak pengemudi dan admin yang lebih mengetahui skema pemesanan dan masalah-masalah yang mungkin terjadi pada saat perjalanan yang menyangkut keamanan. Hal tersebut di jelaskan pada Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dalam Pasal 1 ayat (2) yaitu pengertian konsumen dan Pasal 4 dan 5 mengatur tentang hak dan kewajiban konsumen.

Dijelaskan dalam Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, “konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan”.¹ Diatur dalam Pasal 7 dan 8 tentang kewajiban dan perbuatan yang dilarang bagi pelaku usaha yaitu pengemudi dan admin ojek *online* yang menyediakan jasa transportasi, pengemudi memiliki kewajiban utama yakni wajib beritikad baik dalam menjalankan perjanjian sesuai dengan yang disepakati, memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai jasa yang diterima, seperti identitas pengemudi, tarif perjalanan, kondisi motor atau mobil. Selain itu, pengemudi bertanggung jawab untuk menjamin kualitas dan keselamatan jasa yang diberikan kepada konsumen, serta wajib memenuhi standar kenyamanan selama perjalanan. Admin ojek *online* juga berkewajiban

¹ Pasal 1 Ayat 2 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

menjamin mutu jasa saat perjalanan berdasarkan ketentuan standar mutu berlaku.

Sudah ditentukan dalam Pasal 19 jika kerugian akibat kelalaian atau ketidaksesuaian layanan baik pengemudi atau admin ojek *online* wajib memberikan ganti rugi, atau penggantian. Pengemudi dan admin ojek *online* tidak hanya bertanggung jawab atas pelaksanaan jasa ojek *online*, tetapi juga harus mematuhi prinsip perlindungan konsumen, guna menciptakan hubungan yang adil danimbang antara pengemudi dan penumpang.

Penting untuk disadari berdasarkan Pasal 4, ada empat hak dasar bagi penumpang yaitu: hak untuk mendapat keamanan, hak untuk mendapatkan informasi, hak untuk memilih, dan hak untuk didengar. Ojek *online* tanpa berbasis aplikasi berhubungan terhadap penumpang, hal ini berkaitan dengan hak-hak penumpang sebagai konsumen untuk dihormati oleh pengemudi dan admin jasa ojek *online* tanpa berbasis aplikasi. Sehubungan dengan itu diperlukan suatu perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi serta jenis-jenis angkutan lainnya.²

Pengemudi memiliki kewajiban yang harus dipenuhi yaitu pengemudi wajib beritikad baik dalam menjalankan usahanya, memberikan informasi secara benar, jelas, dan jujur mengenai jasa yang ditawarkan. Seperti tarif, identitas pengemudi, rute perjalanan, serta kondisi kendaraan. Selain itu pengemudi wajib menjamin mutu jasa, terutama dalam aspek keselamatan dan kenyamanan selama perjalanan. Apabila terjadi kerugian yang dialami konsumen akibat kelalaian atau kesalahan dalam pemberian jasa, pengemudi berkewajiban untuk memberikan ganti rugi, atau penggantian sesuai ketentuan yang berlaku. Pengemudi juga tidak diperkenankan melakukan praktik yang dapat menyesatkan atau merugikan konsumen, sebagaimana diatur dalam ketentuan

² Alfina Maharani¹, Adnand Darya Dzikra “Fungsi Perlindungan Konsumen Dan Peran Lembaga Perlindungan Konsumen Di Indonesia: Perlindungan, Konsumen Dan Pelaku Usaha (Literature Review)”, *Jurnal Ekonomi Manajemen Sistem Informasi*, Vol .2, No. 6, Juli 2021, hlm. 661.

larangan pelaku usaha. Dengan demikian, dalam menjalankan tugasnya, pengemudi tidak hanya bertanggung jawab untuk mengantar penumpang ke tujuan, tetapi juga harus mematuhi prinsip-prinsip perlindungan konsumen sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang.³

Dalam Pasal 4 dan Pasal 7 Indikator keberhasilan perlindungan risiko dalam layanan ojek *online* tanpa berbasis aplikasi, dapat diukur dari terpenuhi hak-hak konsumen secara efektif yakni konsumen memperoleh jaminan keamanan dan kenyamanan saat menggunakan jasa, pengemudi memberitahukan transparansi informasi terkait tarif, identitas pengemudi dan kondisi kendaraan. Sebagaimana diatur dalam Pasal 19 admin ojek *online* sebagai pelaku usaha harus memenuhi prinsip kejelasan skema pemesanan dan kejujuran informasi. Membuat mekanisme pengaduan yang efektif, di mana konsumen atau penumpang dan pengemudi mudah menyampaikan keluhan dan memperoleh penyelesaian secara adil serta adanya tanggung jawab penuh dari admin ojek *online* dalam memberikan kompensasi atau ganti rugi jika terjadi kerugian akibat kelalaian atau kesalahan dalam perjalanan.

Tingkat kepuasan dan kepercayaan konsumen yang tinggi terhadap layanan ojek *online* menjadi cerminan langsung dari keberhasilan pelaksanaan perlindungan risiko. Jika indikator-indikator tersebut dilakukan oleh pengemudi dan admin ojek *online*, perlindungan terhadap konsumen dalam layanan ojek *online* tanpa aplikasi dapat dinilai berjalan sesuai dengan prinsip dan tujuan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999, yaitu menciptakan rasa aman, keadilan, dan keseimbangan antara pengemudi dan penumpang.

Secara *fiqhiyyah* penggunaan ojek *online* ini dapat dikategorikan sebagai perbuatan *ijārah 'alā al-'amāl* karena menurut beberapa pendapat ulama akad *ijārah 'alā al-'amāl* ini dijelaskan sebagai akad penggunaan jasa antara pihak

³ Akta kurniawan, "Analisis Hukum Islam tentang Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen menurut Undang-Undang No. 8 Tahun 1999", *Jurnal Hukum Ekonomi Syariah*, Vol. 1, No. 1, 2021, hlm. 1-10.

penyedia jasa transportasi ojek *online* baik dengan *driver* mobil maupun *rider* motor sebagai pihak yang menyediakan layanan jasa untuk pengangkutan dan mobilitas dengan pihak konsumen sebagai pihak yang membutuhkan jasa dengan imbalan tarif sebagai *fee* atas kinerja yang diberikan dengan jarak tempuh tertentu. Secara konseptual, kinerja yang dihasilkan dari layanan transportasi oleh pengemudi ini sebagai realitas dari implementasi *ijārah ‘alā al- ‘amāl*, yang dalam perspektif fuqaha terdapat perbedaan pendapat.

Ulama Hanafiah berpendapat akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* bersifat mengikat, tetapi dapat dibatalkan apabila di antara kedua belah pihak terdapat uzur meskipun akad telah dilakukan, misalnya wafat atau hilangnya kecakapan dalam bertindak hukum.⁴ Sedangkan menurut jumhur ulama berpendapat bahwa akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* bersifat mengikat, kecuali terdapat cacat atau barang tidak dapat digunakan manfaatnya.⁵ Akibat perbedaan pendapat tentang pembatalan, pada akadnya juga berbeda. Menurut Ulama Hanafiah batalnya akad yaitu salah satu kedua belah pihak meninggal dunia dan manfaat barang tidak dapat diwariskan. Sedangkan jumhur Ulama berpendapat manfaat barang dapat diwariskan karena bersifat harta (*al- ‘amāl*). Oleh sebab itu, kematian di antara salah satu kedua belah pihak tidak membatalkan akad.

Akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* yang bersifat jasa ialah dengan cara memperkerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. Akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* seperti ini, menurut para ulama *fiqh* hukumnya boleh apabila jenis pekerjaan itu jelas, seperti buruh bangunan, tukang jahit, ojek, dan tukang sapu.⁶ Akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* seperti ini ada yang bersifat pribadi, seperti menggaji seorang pembantu rumah tangga dan yang bersifat serikat, yaitu seseorang atau sekelompok orang yang menjual jasanya untuk kepentingan orang banyak,

⁴ *Ibid.*, hlm. 37

⁵ Wahbah al-Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'i 2*, (Terj. Muhammad Afifi dan Abdul Hafiz), (Jakarta: Al Mahira, 2010), hlm. 39.

⁶ Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, (Terj. Mukhlisin Adz-Dzaki ddk), (Jawa Tengah: Insan Kamil, 2016), hlm. 157.

seperti tukang ojek yang menjemput penumpang untuk diantar ke tempat tujuan. Bentuk Akad *ijārah ‘alā al- ‘amāl* terhadap pekerjaan ini menurut ulama *fiqh* hukumnya boleh.⁷

Apabila orang yang diperkerjakan itu bersifat pribadi, maka seluruh pekerjaan yang ditentukan untuk dikerjakan menjadi tanggung jawabnya. Akan tetapi para ulama *fiqh* sepakat apabila objek yang dikerjakannya itu rusak di tangannya bukan karena lalai dan kesengajaan, maka tidak boleh dituntut ganti rugi.⁸ Apabila kerusakan itu terjadi atas kesengajaan atau kelalaiannya, maka menurut kesepakatan para ulama *fiqh*, ia wajib membayar ganti rugi. Misalnya, seorang pengemudi saat dalam perjalanan untuk mengantar pesanan tetapi di tengah perjalanan ban kendaraannya bocor sehingga terjadi keterlambatan yang sangat lama maka dalam kasus seperti ini, menurut kesepakatan para ulama *fiqh* pengemudi tersebut tidak bisa dituntut ganti rugi, karena bocornya ban bukan disebabkan kesengajaan atau pun kelalaian. Penjual jasa untuk kepentingan orang banyak, seperti tukang ojek, apabila melakukan suatu kesalahan sehingga tempat penjemputan salah koordinat, maka para ulama *fiqh* berbeda pendapat tentang ganti rugi dalam masalah tersebut.

Imam Abu Hanifah dan Imam Syafi'iyah berpendapat bahwa apabila masalah itu bukan karena unsur kesengajaan dan kelalaian dari pihak yang diperkerjakan, maka pihak penerima jasa tersebut tidak dituntut ganti rugi terhadap masalah yang ia buat tersebut.⁹

Ulama Malikiyah berpendapat bahwa apabila sifat pekerjaan tersebut membekas pada barang yang dikerjakan, seperti juru masak, dan kuli bangunan, maka baik sengaja maupun tidak sengaja, segala kerusakan yang terjadi menjadi tanggung jawab pihak yang diperkerjakan dan wajib diganti.

⁷ *Ibid.*

⁸ Suaidi, *Fiqh Muamalah (dari Teori ke Problematika Kontemporer)*, (Duta Media Publishing: Agustus 2021), hlm. 67.

⁹ *Ibid.*

Imam Hanbali berpendapat penjual jasa untuk kepentingan umum bertanggung jawab atas kerusakan atau keterlambatan sesuatu yang sedang ia kerjakan, baik dengan sengaja maupun tidak, kecuali kerusakan itu di luar batas kemampuannya untuk menghindari, seperti banjir besar atau kebakaran.¹⁰

Konsep *ijārah ‘alā al-‘amāl* di atas, dalam tataran implementasinya memiliki pergeseran, apalagi pada pola transaksi baru yang dimodifikasi dengan menggunakan teknologi, seperti pelayanan jasa dalam bentuk ojek *online*, yang sekarang sangat beragam dengan menggunakan fitur aplikasi resmi berbayar seperti Gojek, Grab dan Maxim. Selain itu, sekarang juga banyak penawaran jasa pelayanan angkutan baru baik dengan menggunakan mobil maupun motor tanpa berbasis aplikasi, Alternatif lain dalam memesan jasa ojek *online* adalah melalui komunitas di *whatsapp*, di mana pemesanan dilakukan secara manual melalui chat atau telepon.

Dalam prosesnya terdapat unsur yang terlibat antara lain, tarif harga yang sudah diketahui kedua belah pihak, waktu tertentu dan dapat terjadinya risiko pada saat transaksi. Model pemesanan non-aplikasi, meskipun dikenal lebih sederhana dan fleksibel namun cenderung menimbulkan banyak risiko yang dapat terjadi. Pelaksanaan risiko yang paling berpotensi terjadi pada ojek *online* non-aplikasi adalah tidak adanya *live tracking* secara berkala pada saat mengemudi, ketika pengemudi sedang mengantarkan konsumen ke tempat tujuan maka risiko yang dapat terjadi seperti kecelakaan lalu lintas, konsumen bersifat tidak baik dan hal memaksa lainnya, sehingga pertolongan darurat tidak dapat dilakukan segera.

Risiko yang sering dialami oleh pengemudi saat pengantaran penumpang karena tidak adanya *live tracking* ialah penurunan standar keamanan pada penumpang dan pengemudi. Dalam situasi darurat seperti kecelakaan atau tindak kriminal, keterlambatan dalam mendapatkan informasi lokasi dapat

¹⁰ Yazidh. Abu Azam Al Hadi, *Fikih Muamalah Kontemporer*, (Depok: Mei, 2017) hlm. 80

memperlambat penanganan. Risiko yang dapat terjadi pula yaitu minimnya data verifikasi untuk penyelesaian komplain jika terjadi perselisihan terkait tarif, rute perjalanan, atau durasi layanan. Tidak adanya data *live tracking* membuat admin ojek *online* kesulitan untuk melakukan verifikasi dan menyelesaikan keluhan secara objektif. Risiko yang dapat dialami oleh admin ojek *online* tanpa berbasis aplikasi yakni respons lambat terhadap keadaan darurat seperti dalam situasi seperti kecelakaan, penipuan, atau tindak kriminal. Admin tidak memiliki data lokasi aktual untuk segera memberikan bantuan atau mengkoordinasikan pertolongan. Selain itu juga menyebabkan hilangnya kendali atas kualitas layanan. Tanpa data posisi, admin tidak dapat mengevaluasi kecepatan respons dan rute perjalanan *driver*, sehingga sulit menjaga standar pelayanan kepada penumpang.

Perkembangan teknologi pada masa ini ialah *smartphone* yang memiliki fitur GPS yang menjadikan proses *tracking* kendaraan menjadi lebih mudah, fitur *live tracking* antar jemput melalui *smartphone* dengan sistem operasi android yang memanfaatkan fitur GPS yang ada di dalam *smartphone*. Fitur ini nantinya dapat memberikan informasi tentang lokasi kendaraan antar jemput melalui GPS. Dengan hal tersebut sangat membantu pihak manajemen untuk memantau pengemudi saat mengantar penumpang dan barang. Fitur *live tracking* atau pelacakan pengiriman memungkinkan manajemen ojek *online* tanpa berbasis aplikasi untuk memantau perjalanan pengemudi untuk mengantar barang dan jasa secara berkala.¹¹

Perlindungan risiko pada ojek *online* dapat meminimalisir terjadinya risiko dengan mengimbau kepada seluruh penumpang untuk membawa alat keselamatan diri secara mandiri serta kepada pengemudi untuk membawa *staterpack* berkendara secara lengkap dan admin dari ojek *online* untuk

¹¹ Tri Mulyono, "Perancangan Sistem Aplikasi Tracking Pendukung Touring Secara Real Time Menggunakan Firebase Berbasis Android (Studi Kasus Komunitas Motor Trigranyama Salatiga)", *Jurnal Teknik Informatika dan Sistem Informasi*, Vol. 8, No. 2, 2021, hlm. 450-464.

menetapkan peraturan serta sanksi khusus untuk seluruh pengemudi dan penumpang. Di samping menimbulkan efek samping baru menyangkut perbedaan dengan cara pemesanan ojek *online* yang memiliki aplikasi resmi dengan non-aplikasi. Selain tidak dibatasi ruang dan waktu, cara pemesanannya tidak jauh berbeda dengan ojek *online* yang memiliki aplikasi resmi.

Dalam konsep akad *ijārah 'alā al-'amāl*, yang melibatkan penyewaan tenaga untuk melakukan perjalanan atau pengantaran barang dalam suatu periode waktu tertentu, menurut pandangan kedua murid Abu Hanifah, tidak menjadi keharusan untuk mengatur batas waktu perjalanan. Sebab, yang menjadi objek akad dalam transaksi ini adalah pekerjaan atau jasa yang dilakukan oleh pihak penyewa tenaga, Dengan demikian, yang paling penting dalam akad ini adalah pelaksanaan tugas atau pekerjaan yang diupahkan, tanpa perlu mendetailkan durasi spesifik dalam akad tersebut.¹²

Hubungan antara driver dan penumpang ojek *online* dapat dikategorikan sebagai akad *ijārah 'alā al-'amal*. Dalam transaksi ini, konsumen sebagai pihak pertama menyewa jasa *driver* sebagai pihak kedua untuk mengantar penumpang atau barang ke tujuan yang ditentukan. Setelah *driver* menyelesaikan pekerjaannya, ia berhak menerima tarif atau imbalan atas jasa yang telah diberikan sesuai dengan kesepakatan yang telah disepakati di awal antara kedua belah pihak.¹³

Dalam sistem ojek *online* tanpa aplikasi yang menggunakan grup *whatsapp* sebagai sarana komunikasi, *ijārah 'alā al-'amal* tetap dapat diterapkan dengan cara yang sederhana dan fleksibel. Konsumen melakukan pemesanan dengan menghubungi pengemudi melalui komunitas yang berada di *whatsapp*, kemudian kedua pihak melakukan kesepakatan tujuan dan syarat perjalanan.

¹² Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuh*, Jilid 5, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 394.

¹³ Khumedi Ja'far, *Hukum Perdata di Indonesia Aspek Hukum Keluarga dan Bisnis* (Bandar Lampung: Pusat Penelitian dan Penerbitan IAIN Raden Intan Lampung, 2015), hlm. 141.

Pengemudi melaksanakan pekerjaannya dengan mengantar konsumen sesuai dengan kesepakatan, dan pembayaran dilakukan secara langsung setelah perjalanan selesai.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Farah Febriani selaku admin dari komunitas ojek *online* Koala yang beroperasi di wilayah Kecamatan Syiah Kuala, Kota Banda Aceh dan sekitarnya, diketahui bahwa belum terdapat regulasi atau Standar Operasional Prosedur (SOP) yang secara rinci mengatur tentang manajemen risiko baik bagi pihak pengemudi maupun penumpang. Dalam praktiknya, apabila terjadi insiden seperti kecelakaan maupun kerusakan kendaraan selama proses pengantaran penumpang atau barang, maka seluruh biaya yang timbul menjadi tanggung jawab bersama antara pengemudi dan penumpang. Walaupun tidak terdapat jaminan dari pihak manajemen, pengemudi dan penumpang dapat memanfaatkan fasilitas perlindungan dari pihak eksternal seperti Jasa Raharja atau BPJS Gampong. Sementara itu, pihak manajemen Koala hanya menyediakan dana sosial yang digunakan untuk kebutuhan bersifat kemanusiaan dan tidak berbasis pada sistem manajemen risiko yang terstruktur.

Terkait mekanisme penyelesaian konflik, komunitas Koala telah menerapkan sistem sanksi berbasis evaluasi perilaku. Apabila pengemudi terbukti melakukan tindakan tidak etis terhadap penumpang, seperti pemaksaan atau perilaku tidak sopan, maka akan diberikan Surat Peringatan (SP) pada pelanggaran pertama. Jika tindakan serupa terulang, maka pengemudi akan dikeluarkan dari komunitas. Sebaliknya, apabila penumpang bersikap tidak sopan atau merugikan pengemudi, maka akan diberikan teguran. Jika pelanggaran tetap berlanjut, maka penumpang tersebut akan masuk daftar hitam (*blacklist*) dan tidak lagi diberikan layanan.¹⁴

¹⁴ Hasil wawancara dengan Farah Febriani, admin ojek *online* komunitas Koala, dilakukan hari Minggu di *whatsapp*, Tanggal 4 Mei 2025

Hasil wawancara dengan salah satu pengemudi, Anita Sri Elfina menunjukkan bahwa pengemudi kerap menghadapi tantangan interaksi dengan penumpang. Di antaranya adalah permintaan penumpang agar pengemudi segera tiba di lokasi penjemputan sesaat setelah pemesanan dilakukan, serta sikap penumpang yang dinilai kurang sopan. Dalam hal ini, pengemudi juga menyampaikan bahwa manajemen operasionalnya tidak memberikan jaminan asuransi atas risiko yang dialami selama proses kerja. Dengan adanya perjanjian yang telah disepakati sejak awal, pengemudi tidak memiliki dasar hukum untuk melakukan tuntutan apabila terjadi kerugian atau insiden. Oleh karena itu, apabila pengemudi merasa terdapat potensi risiko dari calon penumpang, maka pengemudi akan membatalkan pesanan demi keamanan bersama.¹⁵

Di sisi lain, berdasarkan wawancara dengan salah satu penumpang. Annisa, ditemukan beberapa permasalahan yang dirasakan selama menggunakan layanan ojek *online* Koala. Beberapa pengemudi dilaporkan mengendarai kendaraan dengan kecepatan yang melebihi standar keamanan, sehingga menimbulkan rasa tidak nyaman. Selain itu, sistem pemesanan belum dilengkapi dengan fitur *live tracking*, sehingga penumpang tidak dapat mengetahui ketersediaan pengemudi secara *real-time*. Hal ini mengakibatkan ketidakpastian, terutama pada waktu-waktu tertentu seperti pagi hari atau malam hari, di mana pengemudi sering kali tidak merespons permintaan perjalanan. Seharusnya komunitas ojek *online* juga mencantumkan batasan wilayah operasional dan waktu kerja secara jelas di dalam grup *whatsapp* lainnya agar informasi dapat diketahui dengan jelas oleh seluruh penumpang.¹⁶

Adanya ojek *online* tanpa aplikasi dapat menyebabkan terjadinya pemaksaan, perampokan, penipuan dan masalah lainnya yang dapat

¹⁵ Hasil wawancara dengan Anita Sri Elfina, pengemudi ojek *online* komunitas Koala, dilakukan hari Sabtu di *whatsapp*, Tanggal 18 Mei 2025.

¹⁶ Hasil wawancara dengan Annisa, penumpang ojek *online*, dilakukan hari Minggu di MP Kupa, Tanggal 19 Mei 2025.

membahayakan pengemudi dan penumpang. Dalam kondisi seperti ini, potensi risiko keselamatan pengemudi dan penumpang selama perjalanan menjadi semakin tinggi, karena baik penumpang sama-sama tidak saling mengenal dan tidak ada alat pelacak untuk dijadikan bukti pelanggaran hukum pada proses pengantaran atau penjemputan dengan menggunakan transportasi *online* tanpa aplikasi tersebut. Salah satu permasalahan utama yang dihadapi adalah tidak tersedianya fitur *live tracking*, sehingga pihak manajemen ojek *online* tanpa aplikasi tidak dapat memantau posisi pengemudi dan penumpang secara *real-time*.

Berdasarkan kasus tersebut penulis melihat perlindungan terhadap risiko yang terjadi terhadap penumpang dan pengemudi yang berbeda-beda atau minim terhadap perlindungan pasti pada saat perjalanan. Juga melihat bagaimana kaitannya dengan *Ijārah ‘alā al-‘amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999, penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut masalah tersebut dengan judul sebagai berikut “**Perlindungan Risiko Pada Ojek Online Tanpa Berbasis Aplikasi Menurut Konsep *Ijārah ‘Alā Al-‘Amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999**”.

B. Rumusan Masalah

Penelitian ini penulis fokuskan pada variabel penelitian tentang perlindungan risiko pada ojek *online* tanpa berbasis aplikasi dalam konsep akad *Ijārah ‘alā al- ‘amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Adapun pembahasan yang akan dikaji sesuai dengan rumusan masalah yang telah penulis formatkan yakni sebagai berikut:

1. Bagaimana faktor-faktor yang mempengaruhi pihak konsumen menggunakan jasa ojek *online* tanpa berbasis aplikasi?
2. Bagaimana pihak konsumen memproteksi diri atas risiko yang mungkin terjadi tanpa dapat di *tracking* dari aplikasi?

3. Bagaimana tinjauan konsep akad *ijārah 'alā al-'amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen atas potensi risiko yang terjadi dengan penggunaan ojek *online* tanpa berbasis aplikasi?

C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan permasalahan yang telah penulis uraikan, maka penulis merumuskan tujuan dari penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui alasan konsumen menggunakan jasa ojek *online* tanpa berbasis aplikasi.
2. Untuk mengetahui cara konsumen memproteksi diri atas risiko yang mungkin terjadi tanpa dapat di-*tracking* dari aplikasi.
3. Untuk menganalisis tinjauan konsep akad *ijārah 'alā al-'amāl* dan UU No. 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen terhadap potensi risiko yang terjadi dengan penggunaan ojek *online* tanpa berbasis aplikasi.

D. Penjelasan Istilah

Penjelasan istilah dalam riset ini penulis kemukakan untuk menegaskan definisi operasional dari setiap kata ataupun frase dari judul riset ini yaitu Perlindungan Risiko Ojek *Online* Tanpa Berbasis Aplikasi Menurut Konsep Akad *Ijārah 'Alā Al-'Amāl* Dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Adapun istilah yang akan penulis jelaskan yaitu sebagai berikut: Perlindungan risiko, Ojek *online*, Tanpa Berbasis aplikasi dan *ijārah 'alā al-'amāl*.

1. Perlindungan risiko

Perlindungan secara bahasa merupakan tempat berlindung dan hal melindungi. Dapat di artikan perlindungan adalah pemberian jaminan atas keamanan, ketentraman, kesejahteraan, dan kedamaian di masa sekarang, nanti dan akan datang, hakikat perlindungan bukan saja terletak pada

instrumen hukumnya, namun perangkat-perangkat lainnya seperti masyarakat, lingkungan, budaya dan jaminan masa depan yang cerah.¹⁷

Risiko merupakan suatu kendala atau penghambat yang dapat mengganggu pencapaian suatu tujuan. Dengan kata lain, risiko dapat dipahami sebagai kemungkinan terjadinya suatu peristiwa yang berpotensi memberikan dampak negatif kepada sasaran yang ingin dicapai¹⁸

Perlindungan risiko dalam penelitian ini diartikan sebagai suatu bentuk pemberian jaminan keselamatan bagi penumpang dan pengemudi selama proses perjalanan, yang bertujuan untuk meminimalisasi berbagai potensi bahaya yang mungkin terjadi sehingga dapat menghambat pengemudi mengantar penumpang sampai tujuan perjalanan.

2. Ojek *online*

Ojek *online* adalah transportasi umum yang sama dengan ojek pada umumnya yang menggunakan sepeda motor atau mobil sebagai sarana pengangkutan, tetapi ojek *online* dapat dikatakan lebih maju karena telah terintegrasi dengan kemajuan teknologi. Ojek *online* merupakan ojek motor atau mobil yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi resmi pada smartphone yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun yang dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam kalangan Masyarakat yang memiliki kegiatan yang padat, ojek *online* dapat memudahkan dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan menggunakan teknologi yang semakin berkembang.¹⁹

3. Tanpa Berbasis Aplikasi

¹⁷ Perlindungan (Def.6) (n.d), dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *Online*. Diakses melalui <https://kbbi.web.id/perlindungan>, Rabu: 21 Mei 2025.

¹⁸ Ikatan Bankir Indonesia, *Manajemen Risiko 1*, (Jakarta Pusat: Kompas Gramedia, 2015), hlm. 6.

¹⁹ Mega Putri Watung dkk, "Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional dan Ojek *Online* di Kota Manado", *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, Vol. 20, No. 03, 2020.

Tanpa berbasis aplikasi merupakan frase dari kata tanpa, berbasis dan aplikasi. Kata tanpa ialah sesuatu yang tidak disertai atau kurangnya suatu komponen. Kata ini biasa digunakan untuk menyatakan ketiadaan sesuatu atau kondisi yang tidak melibatkan sesuatu. Adapun kata berbasis merupakan kata afiksasi dari kata basis dapat diartikan sebagai tempat dimana data-data berkumpul.²⁰

Aplikasi adalah suatu perangkat lunak atau program komputer yang beroperasi pada sistem yang dibuat serta dikembangkan untuk melakukan perintah tertentu sesuai dengan yang diperintahkan. Sedangkan, secara istilah pengertian aplikasi adalah suatu program yang siap untuk digunakan yang dibuat untuk melaksanakan suatu fungsi bagi pengguna jasa aplikasi tersebut serta penggunaan aplikasi lain yang dapat digunakan oleh suatu sasaran yang akan dituju.²¹

Tanpa berbasis aplikasi dalam penelitian ini ialah kondisi di mana sistem manajemen dan operasional layanan ojek online tidak didukung oleh suatu aplikasi resmi yang dirancang secara khusus untuk keperluan tersebut. Dengan kata lain, layanan ojek online ini tidak memiliki platform digital sendiri yang dapat digunakan untuk mengelola pemesanan, data pengemudi, pelacakan perjalanan, maupun sistem pembayaran otomatis. Sebagai alternatif lain, seluruh pengaturan operasional, termasuk komunikasi antara pelanggan dan pengemudi, hanya dilakukan melalui aplikasi ketiga, yaitu *whatsapp*.

4. *Ijārah ‘alā al-‘amāl*

Ijārah ‘alā al-‘amāl ialah aktivitas transaksi sewa-menyewa barang atau jasa yang dilakukan oleh dua pihak dalam jangka waktu tertentu dan di

²⁰ Muh. Yasyfin Farhan, “Pengembangan Kamus Istilah Komputer dan Jaringan Berbasis Android Sebagai Media Bantu Belajar Bagi Siswa”, *Journal of Computers, Informatics, and Vocational Education*, Vol. 1, No. 3, 2024.

²¹ M. Adlan Al Hawari Nasution, “Rancangan Media Pembelajaran Berupa Aplikasi Augmented Reality Berbasis Android”, *Jurnal Media Infotama*, Vol. 19, No.2, 2023, hlm. 528.

ikuti dengan membayar sesuai dengan perjanjian yang telah ditentukan dengan syarat-syarat tertentu.²² *Ijārah ‘alā al-‘amāl* disebut pula *Al-ijarah* yang bersifat pekerjaan dengan cara memperkerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan, yaitu seseorang atau sekelompok orang yang menjual jasanya untuk kepentingan orang banyak, seperti tukang sepatu, buruh pabrik, dan ojek.²³

E. Kajian Pustaka

Peneliti menemukan beberapa penelitian terdahulu yang relevan dan dijadikan sebagai rujukan untuk memperkuat pembahasan dalam penelitian ini. Namun, peneliti tidak menemukan kajian yang membahas secara detail dan merinci tentang perlindungan risiko pada ojek *online* tanpa berbasis aplikasi dalam konsep akad *ijārah ‘alā al-‘amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Oleh sebab itu, untuk menghindari asumsi plagiasi sekaligus untuk menguatkan titik perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian sebelumnya, maka peneliti akan memaparkan beberapa penelitian yang berhubungan dengan karya tulis ilmiah peneliti:

Pertama, terdapat penelitian yang ditulis oleh Deni dan Ahmad Zuhairi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Mataran pada Tahun 2022 yang berjudul *Perlindungan Hukum bagi Konsumen Pengguna Ojek Online pada Saat Pandemi*. Penelitian ini secara umum membahas perlindungan terhadap hak konsumen pengguna ojek *online* pada saat pandemi Covid-19 dan penyelesaian yang dilakukan apabila terjadi kerugian saat penggunaan ojek *online* pada masa pandemi Covid-19. Konsumen berhak mendapatkan perlindungan berupa tanggung jawab atas informasi, tanggung jawab hukum atas jasa yang diberikan dan tanggung jawab atas keamanan dan kenyamanan.

²² Direktorat Jenderal Badan Peradilan Agama, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Mahkamah Agung RI, 2014), hlm. 80.

²³ Akhmad Farroh Hasan, *Fiqh Muammalah dari Klasik Hingga Kontemporer*, (Malang: Oktober 2018), hlm. 56.

Apabila terjadi sengketa antara konsumen dengan pelaku usaha terdapat dua mekanisme penyelesaian sengketa konsumen, yaitu jalur non-litigasi dan jalur litigasi. Penyelesaian melalui jalur non-litigasi berpedoman pada Undang-Undang Perlindungan Konsumen, sedangkan penyelesaian melalui jalur litigasi diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Hukum Acara Perdata.²⁴

Penjelasan penelitian Deni dan Ahmad Zuhairi memiliki persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang penulis lakukan. Persamaan antara kedua penelitian ialah perlindungan hukum terhadap konsumen dalam menggunakan jasa ojek *online* timbul dari adanya hak dan kewajiban dari kedua belah pihak yang diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1999.

Perbedaannya, perlindungan hukum bagi konsumen pengguna ojek *online* berbasis aplikasi selama masa pandemi Covid-19, menggunakan dasar hukum Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Sementara itu, penelitian penulis membahas perlindungan risiko pada ojek *online* tanpa berbasis aplikasi tetapi beroperasi pada *whatsapp* dengan menggunakan konsep akad *ijārah ‘alā al-‘amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Perbedaan utama terletak pada objek penelitian yang satu meneliti layanan berbasis aplikasi resmi, sedangkan peneliti fokus pada layanan tanpa aplikasi resmi serta menambahkan tinjauan dari perspektif fikih Islam.

Kedua, terdapat penelitian yang ditulis oleh Rizka Hidayati Mahasiswa Prodi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh yang dilakukan pada Tahun 2023 yang berjudul *Analisis Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Kontraktor PLN Banda Aceh dalam Perspektif Ijārah ‘Ala Al-‘Amāl*. Penelitian ini secara umum membahas tentang perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang telah diterapkan oleh pihak kontraktor PLN terhadap karyawannya dalam pelaksanaan

²⁴ Deni dan Ahmad Zuhairi, "Perlindungan Hukum bagi Konsumen Pengguna Ojek Online pada Saat Pandemi", *Jurnal Commerce Law*, Vol. 2, No. 2, 2022.

proyek PLN, tanggung jawab PLN terhadap Keselamatan dan Kesehatan Kerja pihak ke-3 dalam hubungan kerja antara PLN dengan pihak kontraktor, dan perspektif *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja yang diterapkan PLN Banda Aceh terhadap pihak pekerja teknisi listrik.

Dari penjelasan penelitian Rizka Hidayati memiliki persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang penulis lakukan.²⁵ Persamaan antara kedua penelitian ialah dalam hal pendekatan yang digunakan, yaitu sama-sama mengkaji permasalahan melalui perspektif hukum Islam dengan menggunakan konsep akad *ijârah 'alâ al-'amâl*. Memfokuskan pentingnya perlindungan terhadap pihak yang terlibat dalam transaksi jasa, baik itu konsumen maupun pekerja, serta menekankan perlunya kejelasan tanggung jawab dalam akad sewa jasa.

Adapun perbedaannya terletak pada fokus dan objek penelitian. Penulis memfokuskan pada perlindungan risiko bagi pengguna jasa ojek *online* tanpa aplikasi resmi, seperti yang beroperasi melalui *whatsapp*, serta tanggung jawab pengemudi dan admin dalam menjamin keselamatan dan kenyamanan konsumen. Sementara itu, penelitian Rizka Hidayati fokus pada perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) bagi para teknisi listrik yang bekerja pada kontraktor PLN, serta bagaimana bentuk pertanggungjawaban antara pihak kontraktor dan PT. PLN terhadap pekerja jika terjadi kecelakaan kerja.

Ketiga, terdapat penelitian yang ditulis oleh Lidalistijar Mahasiswa Prodi Sosiologi Agama Fakultas Ushuluddin dan Filsafat UIN Ar-Raniry Banda Aceh pada Tahun 2022 yang berjudul dengan *Tantangan Perempuan Pengemudi Ojek Online Studi tentang Perempuan Pengemudi Komunitas Ojek Akhwat Syiah Kuala di Banda Aceh*. Hasil penelitian ini secara umum membahas tentang berdirinya komunitas ojek *online* Koala, tantangan yang dihadapi pengemudi

²⁵ Rizka Hidayati, "Analisis Perlindungan Keselamatan dan Kesehatan Kerja pada Kontraktor PLN Banda Aceh dalam Perspektif *Ijârah 'Ala Al-'Amâl*", *Skripsi*, (Banda Aceh: UIN Ar-Raniry, 2023).

ojek *online* Akhwat Syiah Kuala dan melihat bagaimana tanggapan masyarakat terhadap keberadaan komunitas ojek *online* Akhwat Syiah Kuala. Dari penjelasan penelitian Lidalistijar memiliki persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang penulis lakukan.²⁶

Persamaan kedua penelitian tersebut terletak pada ojek *online* tersebut sama-sama tidak memiliki *platform digital* sendiri untuk mengelola manajemen dan operasional seperti pemesanan, pendataan mitra pengemudi, pelacakan perjalanan, maupun sistem pembayaran. Sedangkan, perbedaan penelitian Lidalistijar dengan penelitian yang penulis lakukan ialah pada permasalahan yang dibahas pada ojek *online* Koala Akhwat Syiah Kuala hanya memfokuskan terhadap tantangan pengemudi ojek *online* perempuan yang melakukan pekerjaan tanpa menggunakan aplikasi resmi sedangkan penulis mengkaji tentang keselamatan ojek *online* baik dari keselamatan pengemudi dan penumpang ojek *online*.

Keempat, terdapat penelitian yang ditulis oleh Mochzar Alfitrah Aditya, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya pada Tahun 2021, yang berjudul *Perlindungan Hukum Konsumen Pengguna Jasa Ojek Online Kendaraan Sepeda Motor Dikaji dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*. Penelitian ini secara umum membahas tentang ojek *online* sebagai sarana transportasi. Namun, ojek *online* yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai angkutan umum yang diakui keberadaannya oleh peraturan perundang-undangan dan hubungan hukum antara perusahaan penyedia aplikasi ojek *online* dan *driver* ojek *online* didasarkan kepada perjanjian kemitraan. Sehingga menyebabkan ketidakpastian terhadap proses

²⁶ Lidalistijar, “Tantangan Perempuan Pengemudi Ojek *Online* Studi tentang Perempuan Pengemudi Komunitas Ojek Akhwat Syiah Kuala di Banda Aceh”, *Skripsi*, (Banda Aceh: UIN Ar-Raniry, 2022).

pertanggungjawaban dan perlindungan konsumen atau pengguna ojek *online* kendaraan bermotor apabila mengalami kerugian.²⁷

Dari penjelasan penelitian Mochzar Alfitrih Aditya memiliki persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang penulis lakukan. Persamaan antara kedua penelitian terletak pada perlindungan hukum terhadap konsumen berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Perbedaan pada kedua penelitian tersebut membahas ojek *online* berbasis aplikasi resmi seperti Gojek, Grab, dan Maxim serta berfokus pada perjanjian kemitraan yang dibahas hanya memberikan perlindungan kepada pihak pengemudi, sedangkan penulis meneliti tentang ojek *online* tanpa berbasis aplikasi resmi dan hanya beroperasi pada *whatsapp*.

Kelima, penelitian yang ditulis oleh Silmi Habibie mahasiswa Prodi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh pada tahun 2022 yang berjudul *Perlindungan Tenaga Kerja Wanita pada Coffee Shop di Wilayah Kota Banda Aceh dalam Perspektif Akad Ijârah 'Ala Al-'Amâl (Suatu Penelitian di Coffee Shop Kecamatan Syiah Kuala)*. Penelitian ini secara umum membahas mengenai kurangnya perlindungan yang diterima oleh tenaga kerja wanita yang bekerja di *coffee shop* di wilayah Kecamatan Syiah Kuala, Kota Banda Aceh. Penelitian tersebut memfokuskan pada perlindungan tenaga kerja wanita dalam perspektif akad *ijârah 'ala al-'amâl*. Penelitian ini mengkaji penetapan jadwal kerja yang kondusif bagi tenaga kerja wanita yang diterapkan oleh manajemen *coffee shop*, serta upaya manajemen dalam memberikan perlindungan kepada tenaga kerja wanita baik selama jam kerja maupun setelah jam kerja. Selain itu, penelitian ini juga menganalisis bagaimana pandangan akad *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap perlindungan yang diberikan

²⁷ Mochzar Alfitrih Aditya, "Perlindungan Hukum Konsumen Pengguna Jasa Ojek *Online* Kendaraan Sepeda Motor Dikaji dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen", *Skripsi*, (Inderalaya: Universitas Mataran, 2022).

kepada tenaga kerja wanita di *coffee shop* yang beroperasi di wilayah Kecamatan Syiah Kuala, Kota Banda Aceh.²⁸

Penjelasan penelitian Silmi Habibie memiliki persamaan dan perbedaan terhadap penelitian yang penulis lakukan. Persamaan antara kedua penelitian tersebut sama-sama mengkaji tentang perlindungan terhadap pelaku usaha dalam konteks hubungan kerja yang belum ada perjanjian resmi secara hukum, Adapun perbedaannya, penelitian Silmi Habibie meneliti tentang perlindungan terhadap tenaga kerja wanita yang bekerja di *coffee shop* dengan fokus pada penetapan jadwal kerja, perlindungan selama dan setelah jam kerja, serta keterkaitannya dengan akad *ijārah ‘alā al-‘amāl*. Sedangkan penulis memfokuskan pada perlindungan risiko dalam layanan jasa ojek *online* tanpa aplikasi.

F. Metodologi Penelitian

Metode penelitian merupakan serangkaian kegiatan dalam mencari kebenaran dalam studi penelitian, yang diawali dengan suatu pemikiran yang membentuk rumusan masalah sehingga menimbulkan hipotesis awal, dibantu dengan persepsi penelitian terdahulu, sehingga penelitian bisa di olah dan dianalisis yang akhirnya membentuk suatu kesimpulan.²⁹

Dalam metode penelitian ini, ada beberapa langkah yang akan ditempuh untuk menjawab permasalahan yang ditetapkan, prosedur penelitian yang diterapkan dalam penulisan ini terdiri atas beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian merupakan rancangan studi yang akan digunakan untuk mendapatkan jawaban penelitian yang dirumuskan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan normatif empiris, dengan

²⁸ Silmi Habibie, “Perlindungan Tenaga Kerja Wanita pada *Coffee Shop* di Wilayah Kota Banda Aceh dalam Perspektif Akad *Ijārah ‘Ala Al-‘Amāl* (Suatu Penelitian di *Coffee Shop* Kecamatan Syiah Kuala)”, *Skripsi*, (Banda Aceh: UIN Ar-Raniry, 2022).

²⁹ Syahfrida Hafni Sahir, *Metodologi Penelitian*, (Banguntapan: Penerbit Kbm Indonesia, 2021), hlm. 1.

menggabungkan analisis terhadap ketentuan hukum dan implementasinya dalam masyarakat. Selain menelaah norma hukum, pendekatan ini juga melibatkan pengumpulan data empiris untuk menilai efektivitas dan dampak penerapan hukum.³⁰

Peneliti menggunakan pendekatan normatif untuk menganalisis konsep akad *ijârah 'ala al-'amâl* serta Pasal Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 yang relevan terkait perlindungan risiko terhadap ojek *online* tanpa berbasis aplikasi. Melalui pendekatan ini, peneliti mengkaji terhadap optimalnya keselamatan saat perjalanan serta perlindungan risiko yang diterapkan sudah sesuai dengan perspektif hukum Islam dan Undang-Undang tentang Perlindungan Konsumen terutama pada pengantaran atau penjemputan penumpang yang disebabkan tidak adanya *live-tracking* secara *real time*.

Di saat yang sama, pendekatan empiris diimplementasikan dengan mengumpulkan data lapangan melalui wawancara, observasi partisipatif, dan dokumentasi terhadap realisasi ojek *online* tanpa berbasis aplikasi di kalangan pengemudi dan penumpang ojek *online*. Pendekatan ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan risiko pada ojek *online* tanpa berbasis aplikasi telah diterapkan sesuai dengan prinsip-prinsip *ijârah 'ala al-'amâl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam praktiknya.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam studi ini mencakup riset kualitatif yang secara detail dalam bentuk deskriptif analisis dengan yang bertujuan untuk membuat gambaran yang sistematis, faktual dan akurat

³⁰ Kornelius Benuf, "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer", *Jurnal Gema Keadilan*, Vol. 7, No. 1, Juni 2020.

mengenai fakta, sifat, dan hubungan tentang objek yang difokuskan pada kajian.³¹

Dalam penelitian ini, penulis akan mengkaji tentang perlindungan risiko pada pengemudi dan penumpang ojek *online* tanpa aplikasi menurut konsep akad *ijarah 'ala al-'amal* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Untuk implementasinya, penulis melakukan penelusuran langsung ke lapangan dengan melakukan wawancara, dokumentasi dan menemui pihak narasumber untuk mendapatkan data yang dibutuhkan. Penelitian ini melibatkan pihak administrator ojek *online* yang beroperasi melalui aplikasi *whatsapp*, para pengemudi ojek *online*, serta penumpangnya.

3. Sumber Data

Sumber data ialah tempat relevan dengan permasalahan penelitian, yang diperoleh dari secara langsung yang memengaruhi validitas dan akurasi informasi. Berikut adalah beberapa pengelompokan sumber data diantaranya yaitu:

a. Data Primer

Data primer ialah sumber informasi utama yang diperoleh secara langsung oleh peneliti dari subjek penelitian yang memiliki keterkaitan langsung dengan variabel yang diteliti.³² Pada penelitian ini, penulis memperoleh data primer melalui interaksi di lapangan, melalui wawancara, dokumentasi dan observasi partisipatif dengan narasumber langsung yakni admin ojek *online*, pengemudi dan para penumpang.

b. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapatkan secara tidak langsung melalui sebuah perantara.³³ Data sekunder tersebut dapat

³¹ Syafrida Hafni Sahir, *Metodologi Penelitian*, (KBM Indonesia: Mei 2021), hlm. 41

³² Undari Sulung, "Mohamad Muspawi, Memahami Sumber Data Penelitian: Primer, Sekunder, Dan Tersier", *Jurnal Edu Research*, Vol. 5, No. 3, 2024.

³³ Radiko Arvyanda dkk, "Analisis Pengaruh Perbedaan Bahasa dalam Komunikasi Antarmahasiswa", *Jurnal Harmoni Nusa Bangsa*, Vol. 1, No. 1, 2023.

didapatkan melalui data ilmiah, penelitian terdahulu, buku, jurnal dan skripsi yang sudah tersusun dalam arsip atau data dokumenter, serta berbagai rujukan lain yang berkaitan dengan perlindungan risiko ojek *online* tanpa berbasis aplikasi.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik Pengumpulan data adalah cara yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan data yang diperlukan untuk memecahkan masalah penelitian.³⁴ Untuk itu, penulis menggunakan pendekatan wawancara dan dokumentasi dalam proses pengumpulan data.

a. Wawancara (*interview*)

Wawancara adalah proses komunikasi interaktif antara dua pihak, setidaknya satu di antaranya memiliki tujuan yang dapat diprediksi dan penting biasanya melibatkan pertanyaan dan jawaban.³⁵ Peneliti berkomunikasi langsung dengan narasumber untuk mengetahui informasi yang berhubungan dengan perlindungan risiko terhadap ojek *online* tanpa aplikasi menurut konsep akad *ijarah 'ala al-'amal* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999. Pada penelitian ini jumlah narasumber yang di *interview* oleh peneliti berjumlah tiga orang yaitu, admin ojek *online* yang beroperasi pada aplikasi *whatsapp*, pengemudi ojek *online* dan para penumpang.

b. Dokumentasi

Teknik pengumpulan data dokumentasi merupakan pengamatan secara langsung untuk mendapatkan data yang diperoleh peneliti sesuai dengan pembahasan. Hal ini dilakukan untuk memahami gambaran nyata dilapangan dan mendapatkan sumber primer.³⁶ Data dokumentasi

³⁴ H. Rifa'I Abubakar, *Pengantar Metodologi Penelitian*, (Yogyakarta: SUKA-Press, 2021) hlm. 79.

³⁵ Amitha Shofiani Devi dkk, "Mewawancarai Kandidat: Strategi untuk Meningkatkan Efisiensi dan Efektivitas", *Masman: Master Manajemen*, Vol.2, No.2, 2022.

³⁶ Anggy Giri Prawiyogi dkk, "Penggunaan Media Big Book untuk Menumbuhkan Minat Baca Siswa di Sekolah Dasar", *Jurnal Basicedu*, Vol. 5, No. 1, 2021, hlm. 446-452.

yang diperlukan dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui gambaran nyata dilapangan dan mendapatkan sumber primer tentang perlindungan risiko ojek *online* tanpa aplikasi yang terjadi di kalangan pengemudi dan penumpang. Adapun dokumentasi yang digunakan berupa wawancara dengan narasumber pengemudi dan penumpang, pesan teks bersama dengan admin ojek *online* tanpa berbasis aplikasi dan gambar pada saat penjemputan, perjalanan dan pengantaran.

c. Observasi Partisipatif

Observasi Partisipatif yaitu peneliti terlibat secara langsung dalam proses. Peneliti tidak hanya mengamati, tetapi juga ikut andil dalam prosesnya sehingga dapat memperoleh pemahaman yang lebih mendalam dan dekat dengan subjek yang diteliti.³⁷ Peneliti melakukan observasi partisipatif dalam konteks ojek *online* yang tanpa berbasis aplikasi dengan menjadi penumpang, sehingga peneliti memperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai skema operasional ojek *online* tanpa berbasis aplikasi tersebut.

5. Langkah-Langkah Analisis Data

Langkah analisis data merupakan suatu proses pengolahan data yang diperoleh oleh peneliti guna menghasilkan jawaban atas permasalahan yang telah dirumuskan dalam rumusan masalah, berdasarkan data-data yang valid dan objektif. Pada tahap ini, data yang telah terkumpul secara lengkap akan diolah untuk memperoleh kebenaran yang digunakan sebagai jawaban terhadap persoalan yang diajukan dalam rumusan masalah. Selanjutnya, dilakukan penyajian data serta penarikan kesimpulan. Proses analisis data dalam penelitian ini meliputi antara lain:

- a. Pemilihan data dilakukan secara selektif sesuai dengan permasalahan yang dikaji, sehingga melalui proses pemilahan ini dapat diverifikasi

³⁷ Siti Romdona dkk, "Teknik Pengumpulan Data: Observasi, Wawancara dan Kuesioner", *Jisosepol: Jurnal Ilmu Sosial Ekonomi Dan Politik*, Vol. 3, No. 1, 2024, hlm. 39-47.

data primer dan data sekunder yang bersumber dari sumber yang berbeda. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa data yang diperoleh memenuhi standar penelitian ilmiah, yaitu ketersediaan data yang akurat.

- b. Menelaah data dari proses identifikasi prosedur perlindungan risiko pada layanan ojek *online* yang beroperasi tanpa menggunakan aplikasi resmi, sehingga tidak terdapat fitur *live tacking* secara *real time* selama penjemputan dan perjalanan.
 - c. Menganalisis sistem perlindungan risiko yang diterapkan oleh pihak manajemen dan operasional ojek *online* tanpa berbasis aplikasi dengan menggunakan perspektif akad *ijārah 'alā al-'amāl* serta merujuk pada ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
 - d. Penyajian data dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif analisis guna memudahkan pemahaman serta memperoleh keabsahan dan kebenaran faktual dari hasil penelitian.
6. Pedoman Penulisan

Adapun jenis penelitian dari karya ilmiah ini berpedoman pada Buku Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh Edisi Revisi Tahun 2019, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, buku-buku *fiqh* Muamalah serta penulisan menguraikan ayat-ayat Al-Qur'an dan terjemahannya. Selain itu, peneliti juga merujuk pada berbagai penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan topik kajian ini. Berdasarkan sumber-sumber yang telah ditetapkan, peneliti menyusun hasil penelitian secara sistematis guna memudahkan pembaca dalam memahami setiap aspek yang dibahas dalam penelitian ini.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini penting untuk dijelaskan agar memudahkan penulisan dan pemahaman. Sistematika yang terdapat pada skripsi ini terbagi menjadi empat bab dan masing-masing bab tersebut terdapat sub-bab di dalamnya yang saling berkaitan, adapun sistematika yang terdapat dalam skripsi ini adalah:

Bab satu, merupakan pendahuluan sebagai pengantar dari keseluruhan, sehingga dari bab ini dapat memperoleh gambaran umum tentang pembahasan pada skripsi ini. Bab ini memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan istilah, kajian pustaka, metode penelitian, serta sistematika penulisan.

Bab dua, merupakan landasan yang berisi kajian teoritis mengenai tinjauan umum landasan teori, mengenai konsep *ijārah 'alā al-'amāl* yang berisikan tentang pengertian dan dasar hukum akad *ijārah 'alā al-'amāl*, rukun dan syarat *ijārah 'alā al-'amāl*, pendapat ulama tentang akad *ijārah 'alā al-'amāl*, penerapannya pada jasa transportasi dan hak dan kewajiban para pihak dalam transaksi akad *ijārah 'alā al-'amāl*. Perlindungan konsumen dalam penggunaan jasa transportasi dalam uu no. 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen yang berisikan mengenai ketentuan perlindungan konsumen pada jasa transportasi, hak dan kewajiban para pihak pada transaksi jasa transportasi dan pengelolaan risiko pada jasa transportasi dan sistem proteksinya dalam UU No. 8 Tahun 1999.

Bab tiga, merupakan pembahasan yang meliputi hasil penelitian yang penulis teliti yaitu analisis perilaku konsumen dan tinjauan hukum *ijārah 'alā al-'amāl* dan UU No. 8 Tahun 1999 terhadap perlindungan risiko ojek *online* tanpa berbasis aplikasi tentang deskripsi umum mengenai bentuk, karakteristik, dan mekanisme layanan ojek *online* tanpa berbasis aplikasi, faktor-faktor yang mendorong konsumen menggunakan layanan ojek *online* tanpa aplikasi, upaya konsumen dalam memproteksi diri dari risiko pada ojek *online* tanpa fitur *live*

tracking secara *real time* dan tinjauan konsep akad *ijārah 'alā al-'amāl* dan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen terhadap potensi risiko penggunaan ojek *online* tanpa berbasis aplikasi

Bab empat, merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari pembahasan yang telah dijelaskan serta saran yang menyangkut dengan penelitian, penulisan dan penyusunan skripsi ini.

