

**IMPLEMENTASI PASAL 2 PERMENHUB NO. 98 TAHUN 2013
TERKAIT ASPEK KEAMANAN DALAM STANDAR
PELAYANAN MINIMAL BUS ANTARKOTA
(Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)**

SKRIPSI

Oleh :

PRICILIA TRISKA FEBRIANTI

NIM 200202110113



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2024

**IMPLEMENTASI PASAL 2 PERMENHUB NO. 98 TAHUN 2013
TERKAIT ASPEK KEAMANAN DALAM STANDAR PELAYANAN
MINIMAL BUS ANTARKOTA
(Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)**

SKRIPSI

oleh :

PRICILIA TRISKA FEBRIANTI

NIM 200202110113



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG**

2024

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 2 PERMENHUB NO. 98 TAHUN 2013
TERKAIT ASPEK KEAMANAN DALAM STANDAR PELAYANAN
MINIMAL BUS ANTARKOTA**

(Studi Di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)

Benar-benar merupakan skripsi yang disusun sendiri berdasarkan kaidah penulisan karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Jika dikemudian hari laporan penelitian skripsi ini merupakan hasil plagiasi karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, maka skripsi sebagai prasyarat mendapat predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 27 Mei 2024
Penulis



Pricilia Triska Febrianti
NIM 200202110113

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Pricilia Triska Febrianti NIM:
200202110113 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

**IMPLEMENTASI PASAL 2 PERMENHUB NO. 98 TAHUN 2013
TERKAIT ASPEK KEAMANAN DALAM STANDAR PELAYANAN
MINIMAL BUS ANTARKOTA**

(Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji oleh Majelis Dewan Penguji.

Malang, 27 Mei 2024

Mengetahui,

Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah



Dr. Fakhruddin, M.H.I.
NIP 197408192000031002

Dosen Pembimbing



Kurniasih Bahagiati, M.H.
NIP 19871019201932011



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG

FAKULTAS SYARIAH

Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399

BUKTI KONSULTASI

Nama : Pricilia Triska Febrianti
NIM : 200202110113
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Kurniasih Bahagiati, M.H
Judul Skripsi : Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 Terkait Aspek Keamanan Dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (*Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo*)

No	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	23 Agustus 2023	Konsultasi Judul	
2.	31 Agustus 2023	Revisi Judul	
3.	8 September 2023	ACC Daftar Pengajuan Judul	
4.	9 November 2023	Revisi Propopsal	
5.	15 November 2023	Revisi Proposal	
6.	16 November 2023	ACC Daftar Seminar Proposal	
7.	27 November 2023	Revisi Hasil Seminar Proposal	
8.	13 Mei 2024	Revisi Bab 1-4 Skripsi	
9.	23 Mei 2024	Revisi Skripsi	
10.	27 Mei 2024	ACC Pengajuan Ujian Skripsi	

Malang, 27 Mei 2024

Mengetahui,

Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah

Dr. Fakhruddin, M.HI

NIP 19740819200003100

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi saudara/i Pricilia Triska Febrianti NIM 200202110113,
mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas
Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul :

IMPLEMENTASI PASAL 2 PERMENHUB NO. 98 TAHUN 2013 TERKAIT ASPEK KEAMANAN DALAM STANDAR PELAYANAN MINIMAL BUS ANTARKOTA

(Studi Di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)

Telah dinyatakan lulus dengan nilai ,

dengan penguji :

1. Rizka Amaliah, M.Pd
NIP 198907092019032012

()
Ketua Penguji

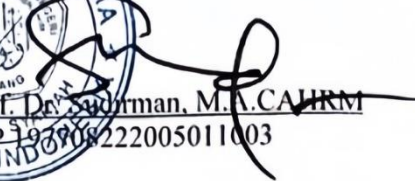
2. Ramadhita, M.Hl.
NIP 198909022015031004

()
Penguji Utama

3. Kurniasih Bahagiati, M.H
NIP 198710192019032011

()
Sekretaris

Malang, 19 Juni 2024
Dekan Fakultas Syariah

 
Prof. Dr. Sudirman, M.A. CAHRM
NIP 197908222005011003

MOTTO

المستوى الأدنى من الخدمات هو ضمان السلامة في حافلات النقل بين المدن

قال الله تعالى: "وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ" (البقرة: 195)

. وقال النبي صلى الله عليه وسلم: "كُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ مَسْئُولٌ عَنْ رَعِيَّتِهِ" (رواه البخاري ومسلم)

Artinya:

"Standar pelayanan minimal adalah jaminan keselamatan pada bus antarkota"
Allah berfirman: "Dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam
kebinasaan"

(Al-Baqarah: 195)

Nabi SAW bersabda: "Setiap dari kalian adalah pemimpin, dan setiap dari kalian
akan dimintai pertanggungjawaban atas apa yang dipimpinnya"

(HR. Bukhari dan Muslim).

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alam, yang telah memberikan rahmat dan pertolongan penulisan skripsi yang berjudul: "Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 Terkait Aspek Keamanan Dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (*Studi Di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo*)" dapat kami selesaikan dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini secara syar'i. Dengan mengikuti beliau, semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amien.

Dengan segala pengajaran, bimbingan/ pengarahan, serta bantuan layanan yang telah diberikan, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada taranya kepada:

1. Bapak Prof.Dr.Zainuddin,M.A., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Bapak Prof.Dr.Sudirman,M.A., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Bapak Dr. Fakhruddin, M.HI., selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Ibu Hersila Astari Pitaloka, M.Pd., selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang

telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.

5. Ibu Kurniasih Bahagiati, M.H., selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
7. Ibu Nur Ekawati dan Ayah Slamet Sutrisno, selaku orang tua penulis yang telah berkorban jiwa dan raga untuk penulis dan yang selalu memberi cinta dan kasih untuk penulis.
8. Muhammad Iqbal Triska Fahrezi dan Zayn Mikhail Zabdan Maulidh, selaku adik penulis yang telah menjadi penyemangat penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.
9. Staf dan karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis mengucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Semua teman-teman seangkatan Hukum Ekonomi Syariah, khususnya Tamara Tsanya Alya Wijaya teman sekelas Hukum Ekonomi Syariah yang telah menjadi motivasi penulis untuk segera bisa menyelesaikan skripsi ini.

Dengan terselesaikannya laporan skripsi ini, harapannya ilmu yang telah kami peroleh selamakuliah dapat memberikan manfaat amal kehidupan di dunia dan

akhirat. Sebagai manusia yang tak pernah luput dari kekhilafan, penulis sangat mengharapkan pintu maaf serta kritikan dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

Malang, 23 Mei 2024
Penulis,

Pricilia Triska Febrianti
NIM 200202110113

PEDOMAN TRANSLITERASI

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
أ	`	ط	Ṭ
ب	B	ظ	Ẓ
ت	T	ع	‘
ث	Th	غ	Gh
ج	J	ف	F
ح	Ḥ	ق	Q
خ	Kh	ك	K
د	D	ل	L
ذ	Dh	م	M
ر	R	ن	N
ز	Z	و	W
س	S	ه	H
ش	Sh	ء	’
ص	Ṣ	ي	Y
ض	Ḍ		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (madd), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū. (أ, ي, و). Bunyi hidup dubel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf “ay” dan “aw” seperti layyinah, lawwāmah. Kata yang berakhiran tā’ *marbūṭah* dan berfungsi sebagai sifat atau muḍāf ilayh ditransliterasikan dengan “ah”, sedangkan yang berfungsi sebagai muḍāf ditransliterasikan dengan “at”.

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN	II
BUKTI KONSULTASI	III
MOTTO	V
KATA PENGANTAR.....	VI
PEDOMAN TRANSLITERASI	IX
DAFTAR ISI.....	X
ABSTRAK	XII
ABSTRACT.....	XIII
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Manfaat Penelitian	8
F. Sistematika Pembahasan.....	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A. Penelitian Terdahulu	13
B. Kerangka Teori/Landasan Teori.....	20
1. Standar Pelayanan Minimal	20
2. Maqashid Syariah.....	38
BAB III METODE PENELITIAN	41
A. Jenis Penelitian.....	41
B. Pendekatan Penelitian	41
C. Lokasi Penelitian.....	42
D. Jenis dan Sumber Data.....	43
E. Metode Pengumpulan Data.....	44
F. Metode Pengolahan Data	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN	47
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
A. Gambaran Umum Terminal Bayuangga	47

B. Implementasi Pasal 2 Permenhub No.98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (studi di terminal Bayuangga Kota Probolinggo)	51
C. Tinjauan Maqashid Syariah terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal.....	71
BAB V PENUTUP	79
A. Kesimpulan	79
B. Saran	80
DAFTAR PUSTAKA.....	82
LAMPIRAN.....	86
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	88

ABSTRAK

Pricilia Triska Febrianti, 200202110113, 2024, **Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 Terkait Aspek Keamanan Dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (*Studi Di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo*)**. Skripsi, Jurusan Hukum Ekonomi Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Dosen Pembimbing: Kurniasih Bahagiati, M.H

Kata Kunci: Aspek Keamanan; Standar Pelayanan; Maqashid Syariah

Indonesia, dengan kompleksitas geografisnya, membutuhkan sistem transportasi yang efektif untuk mendukung kemajuan. Standar Pelayanan Minimal (SPM) telah ditetapkan untuk memastikan keamanan dan kenyamanan dalam transportasi umum. Namun, terdapat kesenjangan antara regulasi dan praktik di lapangan, seperti maraknya kasus kehilangan barang dalam perjalanan. Penelitian ini memfokuskan pada implementasi standar pelayanan minimal aspek keamanan dalam Permenhub No. 98 Tahun 2013 di Terminal Bayuangga, Kota Probolinggo, dengan menggunakan Maqashid Syariah sebagai kerangka analisis.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota, dengan studi kasus di Terminal Bayuangga, Kota Probolinggo, dan menganalisis tinjauan *Maqashid Syariah* terhadap aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris menggunakan pendekatan lapangan. Metode pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara dan dokumentasi, kemudian metode pengolahan data dengan tahap edit, klasifikasi, verifikasi, analisis, dan kesimpulan.

Hasil penelitian menyoroti implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk bus antarkota di Terminal Bayuangga, Kota Probolinggo, terutama terkait keamanan. Dari empat PO Bus yang diteliti, belum ada yang secara keseluruhan mengimplementasikan standar pelayanan minimal dalam aspek keamanan. Aspek keamanan yang belum terpenuhi oleh semua PO Bus yaitu daftar penumpang dan tanda pengenal bagasi. Terdapat kesenjangan antara rencana dan pengalaman masyarakat, menunjukkan bahwa penerapan SPM belum optimal. Pembahasan menggunakan konsep Maqashid Syariah untuk mengkaji aspek keamanan dalam SPM, bahwa aspek keamanan SPM termasuk pada perlindungan jiwa (*Hifdz al-nafs*) dan harta (*Hifdz al-mal*) sesuai Permenhub No.98 tahun 2013, mencerminkan prinsip hukum Islam yang menekankan perlindungan hak-hak manusia sesuai nilai-nilai agama.

ABSTRACT

Pricilia Triska Febrianti, 200202110113, 2024, Implementation of Article 2 of Minister of Transportation Regulation No. 98 of 2013 Related to Safety Aspects in Minimum Service Standards for Intercity Buses (Study at Bayuangga Terminal, Probolinggo City). Thesis, Department of Sharia Economic Law, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang, Supervisor: Kurniasih Bahagiati, M.H.

Keywords: Security Aspects; Service Standards; Maqashid Syariah

Indonesia, with its geographical complexity, requires an effective transportation system to support progress. Minimum Service Standards (MSS) have been established to ensure safety and comfort in public transportation. However, there are gaps between regulations and practices in the field, such as cases of lost goods in transit. This research focuses on the implementation of security regulations in the Intercity Bus Minimum Service Standards at Bayuangga Terminal, Probolinggo City, using Maqashid Syariah as an analytical framework.

The purpose of this research is to analyze the implementation of Article 2 of Minister of Transportation Regulation No. 98 of 2013 related to security aspects in the Minimum Service Standards for Intercity Buses, with a case study at Bayuangga Terminal, Probolinggo City, and analyze the Maqashid Sharia review of security aspects in the Minimum Service Standards. This research is empirical juridical research using a field approach. The data collection methods used are interviews and documentation, then the data processing method with the stages of editing, classification, verification, analysis, and conclusions.

The results of the study highlighted the implementation of Minimum Service Standards (MSS) for intercity buses at Bayuangga Terminal, Probolinggo City, especially related to security. Although there are regulations governing MSS, implementation is still constrained by technical violations, a lack of socialization, and a lack of public understanding of the regulated standards. There is a gap between the plan and the community's experience, indicating that the implementation of SPM has not been optimal. The discussion uses the concept of Maqashid Syariah to review security in SPM, focusing on the protection of life (Hifdz al-nafs) and property (Hifdz al-mal) in accordance with Minister of Transportation Regulation No.98 of 2013, reflecting the principles of Islamic law that emphasize the protection of human rights according to religious values.

الملخص

بريسيليا تريسكا فيبريان تي، ١١٣٠٢١١٠٢٠٢٠٢٤، تنفيذ المادة ٢ من لائحة وزير النقل رقم ٢٠٠٢. قانون رقم ٩٨ لسنة ٢٠١٣ بشأن الجوانب الأمنية في معايير الخدمة الدنيا للحافلات بين المدن (دراسة في محطة بايوانجا، مدينة بروبولينجو). أطروحة، قسم القانون الاقتصادي الشرعي، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج، المشرف: كورنياسيه باهاجياتي، م. ح.

الإسلامية الشريعة مقاصد الخدمة؛ معايير الأمنية؛ الجوانب المفتاحية الكلمات

لضمان الدنيا الخدمة معايير وُضعت وقد. التقدم لدعم فعال نقل نظام الجغرافية، بتعقيدها إندونيسيا، تتطلب المجال، هذا في والممارسات اللوائح بين ثغرات هناك ذلك، ومع. العام النقل وسائل في والراحة السلامة في الدنيا الخدمة معايير في الأمنية اللوائح تنفيذ على البحث هذا يركز. النقل أثناء البضائع فقدان حالات مثل تحليلي كإطار الشريعة مقاصد باستخدام بروبولينجو مدينة في بايوانجا محطة في المدن بين الحافلات

بالجوانب المتعلقة ٢٠١٤ لعام ٩٨ رقم النقل وزير لائحة من 2 المادة تنفيذ تحليل هو البحث هذا من الغرض بروبولينجو مدينة بايوانجا، محطة في حالة دراسة مع المدن، بين للحافلات الدنيا الخدمة معايير في الأمنية البحث هذا. الدنيا الخدمة معايير في الأمنية للجوانب الشريعة مقاصد مراجعة وتحليل بروبولينجو، بمدينة المقابلات فهي المستخدمة البيانات جمع أساليب أما. ميداني منهج باستخدام تجريبي فقهي بحث عن عبارة والاستنتاجات والتحليل والتحقق والتصنيف التحرير بمراحل البيانات معالجة أسلوب ثم والتوثيق،

في بايوانجا محطة في المدن بين للحافلات الدنيا الخدمة معايير تنفيذ على الضوء الدراسة نتائج سلطات أن إلا الدنيا الخدمة معايير تحكم لوائح وجود من الرغم على. بالسلامة يتعلق فيما وخاصة بروبولينجو مدينة هناك. للمعايير الجمهور فهم وعدم الاجتماعية التنشئة ونقص الفنية المخالفات بسبب مقيّدًا يزال لا التنفيذ ليس المهنية والصحة السلامة إدارة نظام تنفيذ أن إلى يشير مما المحلي، المجتمع وتجربة الخطّة بين فجوة الطرق، أمن إدارة نظام في الأمن لمراجعة الإسلامية الشريعة مقاصد مفهوم المناقشة وتستخدم. الأمثل هو لعام ٩٨ رقم النقل وزير للائحة وفقًا (المال حد) والممتلكات (النفس حد) الأرواح حماية على التركيز مع الذي للقيم وفقًا الإنسان حقوق حماية على تؤكد التي الإسلامية الشريعة مبادئ تعكس والتي ٢٠١٤.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia berdasarkan letak geografis terdiri atas 17.000 pulau, kondisi tersebut memotivasi dan menjadi alasan mengapa diperlukan sarana transportasi yang memadai, sehingga tidak memperlambat kemajuan dan perkembangan yang serba modern ini, sebab jika tidak tentunya berdampak pada kemajuan bangsa Indonesia yang semakin tertinggal jauh dengan bangsa-bangsa lain yang transportasinya maju. Kondisi tersebut menuntut pemerintah untuk memperhatikan pengaturan hukum dalam mengatur sektor keamanan, keselamatan dan kenyamanan dalam menjalankan sistem transportasi. Dengan beberapa hal tersebut dapat menjaga daya minat masyarakat terhadap transportasi umum.

Semua alat transportasi sejatinya harus memiliki standar minimal yang disebut sebagai Standar Pelayanan Minimal (SPM). Standar ini bukan hanya menetapkan kondisi keamanan bus untuk digunakan, tetapi juga kenyamanan bagi penumpangnya. Aspek-Aspek dalam SPM juga menyangkut keselamatan jiwa. Keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam melakukan suatu perjalanan, maka dari itu pengemudi ataupun penumpang diharapkan dapat memperhatikan dan menerapkannya dalam bertransportasi.

Dalam penggunaan moda transportasi bus, permasalahan yang sering muncul adalah ketika konsumen merasa tidak berkenan dengan jasa yang digunakannya, karena adanya ketidaksesuaian antara apa yang

diberikannya dengan apa yang didapatkannya dari barang atau jasa tersebut. Dengan kata lain ketika, konsumen diharuskan membayar sejumlah uang untuk pembelian tiket dengan harga yang relatif mahal namun pelayanan dan jaminan perlindungan yang didapatkan oleh konsumen tidak sesuai dengan pembayaran tersebut.

Apabila terjadi kehilangan atau kerusakan barang, pelaku usaha sering kali menghindar dan melepaskan diri dari tanggung jawab dengan melemparkan kesalahan kepada konsumen dikarenakan pihak pengangkut bersembunyi dibalik perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sepihak yang isinya merugikan konsumen. Sehingga ketika konsumen hendak melakukan tuntutan ganti rugi, konsumen sering mengalami kesulitan untuk mendapatkan kembali hak-haknya dalam memperoleh ganti rugi atas kehilangan ataupun kerusakan barang yang mereka titipkan di dalam bagasi bus tersebut. Dari fenomena-fenomena tersebut dapat dilihat suatu bentuk kesenjangan dimana segala sesuatu yang diatur dalam aturan perundang-undangan tidak sesuai dengan fakta yang terjadi dilapangan.¹

Salah satu peraturan yang membahas tentang Standar Pelayanan Minimal adalah Permenhub No. 98 Tahun 2013. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 membahas tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam

¹ Indra Primahardani, "Tanggung Jawab Pelaku Usaha Transportasi Bus Terhadap Kerugian Konsumen Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus di PT. MMC Tour dan Travel Pekanbaru)," Jurnal Randai, no. 1 (2020) : 21-33 <https://doi.org/10.31258/randai.1.1.p.21-33>

Trayek. Peraturan ini diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan Indonesia dan berlaku efektif sejak 31 Desember 2013. Isinya mengatur standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh angkutan umum dalam trayek, termasuk aspek keamanan, kenyamanan, dan ketepatan waktu. Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi darat bagi masyarakat.

Pada Penelitian ini peneliti akan berfokus pada pembahasan pasal 2 Permenhub No. 98 tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan tinjauan Maqashid Syariah Terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal. Peneliti akan membahas tentang Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo). Peristiwa yang menjadi perhatian penulis yaitu tentang keamanan penumpang bus yang sering dianggap kurang penting dalam melakukan Perjalanan Antarkota.

Peneliti memilih Terminal Bayuangga dikarenakan terminal tipe A Bayuangga adalah salah satu terminal transit tapal kuda, yang mana beberapa destinasi wisata seperti Gunung Bromo, Air Terjun Mada Karipura, Kawah Ijen Pleteu sangat menjadi kunjungan favorit turis mancanegara. Selain itu, daerah Tapal Kuda merupakan pintu gerbang angkutan dari dan menuju area tersebut, yang meliputi Probolinggo, Jember, Bondowoso, Situbondo, dan Banyuwangi. Peneliti juga sering menemui penumpang bus yang menyampaikan tentang peristiwa yang berhubungan

dengan aspek keamanan yang belum maksimal penerapannya. Alasan utama yang melatarbelakangi peneliti memilih terminal Bayuangga karena peneliti ingin supaya nantinya, setelah skripsi ini selesai, semua terminal di Indonesia menerapkan standar pelayanan Minimal khususnya di terminal Bayuangga kota Probolinggo.

Terdapat beberapa kasus yang berkaitan dengan aspek keamanan. Kasus yang pertama mengenai berita peristiwa kehilangan tablet (berupa iPad) yang terjadi pada perusahaan otobus (PO) Rosalia Indah dengan rute Wonosobo-Ciputat. Kejadian ini terjadi pada hari Rabu, 20 Desember 2023. Berita mengenai kasus kehilangan ini menjadi viral dimedia sosial x. setelah korban menulis pada media sosial nya, dengan nama akun @Widino.²

Berita kasus yang kedua, yaitu berita peristiwa kehilangan tablet dan laptop yang terjadi pada perusahaan otobus (PO) Budiman. Kejadian itu dialami Aci pada 27 Januari 2024 saat dirinya bersama teman kuliahnya berangkat dari terminal Wonosobo dengan tujuan Cicaheum, Bandung. Berita kasus kehilangan ini juga menjadi viral, setelah korban pada akun X ambsitidurr (Aci) mengungkap kronologi pencurian yang dialaminya.³ Kasus selanjutnya yaitu kasus yang dialami oleh penumpang PO Ladju yang peneliti temui di terminal Bayuangga, penumpang tersebut bernama ibu Ririn. Ibu Ririn menyampaikan jika barang yang ibu Ririn letakkan di bagasi

² Luthfi Anshori, "Ini Hasil Investigasi PO Rosalia Indah soal Barang Hilang di Bus." detikcom, December 27, 2023, <https://oto.detik.com/berita/d-7111039/ini-hasil-investigasi-po-rosalia-indah-soal-barang-hilang-di-bus>.

³ Dina Rayanti, "Penumpang Bus PO Budiman Kehilangan iPad dan Laptop, Diganti Buku-Air Mineral." detikcom, February 2, <https://oto.detik.com/catatan-pengendara/d-7173038/penumpang-bus-po-budiman-kehilangan-ipad-dan-laptop-diganti-buku-air-mineral>.

tertukar dengan penumpang lain. Peneliti juga telah menemui banyak penumpang bus yang mengeluhkan tentang kondisi keamanan barang bawannya yang pernah tertukar juga terdapat barang yang hilang saat melakukan perjalanan bus.

Dalam Hukum Islam, terdapat konsep yang disebut *maqashid syariah*. Tujuan agama Islam dalam aktivitas ekonomi adalah sejalan dengan *Maqasid Syariah*, yaitu menciptakan kesejahteraan. *Maqashid syariah* adalah konsep-konsep yang tersembunyi dan tujuan akhir yang hendak dicapai oleh syariat dalam setiap ketentuan hukum yang dibuatnya. Salah satu bentuk perlindungan untuk mencapai kesejahteraan yang dikenal dengan istilah *dharuriyah khamsah* adalah menjaga agama (*hifdz al-din*), menjaga jiwa (*hifdz al-nafs*), menjaga akal (*hifdz al-aql*), menjaga keturunan (*hifdz al-nasl*), dan menjaga harta (*hifdzul mal*).⁴

Secara etimologi, *maqashid syari'ah* merupakan istilah gabungan dari dua kata: *almaqashid* dan *al-syari'ah*. *Maqashid* adalah bentuk plural dari *maqshud*, *qashd*, *maqshd* atau *qushud* yang merupakan derivasi dari kata kerja *qashada* *yaqshudu*, dengan beragam makna seperti menuju suatu arah, tujuan, tengah-tengah, adil dan tidak melampaui batas, jalan lurus, tengah-tengah antara berlebih-lebihan dan kekurangan.⁵

Maqashid syariah adalah rahasia-rahasia dan tujuan akhir yang hendak diwujudkan oleh syari'at dalam setiap hukum yang ditetapkannya.⁶

⁴ Misbahul Munir dan Djalaluddin *Ekonomi Qur'ani* (Malang: Uin Maliki Press, 2014), 8.

⁵ Moh. Toriquddin, "Teori *Maqashid syari'ah* perspektif Al-Syatibi," *De Jure: Jurnal Hukum dan Syari'ah*, no. 1 (2014) : 33-47 <https://doi.org/10.18860/j-fsh.v6i1.3190>.

⁶ Busryo, *Maqashid al-syaria'ah* (Jakarta Timur : PramediaGroup, 2019), 27.

Dalam kegiatan ekonomi apabila tidak berakibat *dlarar* (membahayakan) pada salah satu dari kelima tujuan tersebut maka itulah masalah. Segala sesuatu bentuk aktivitas ekonomi yang dihalalkan oleh Al qur'an dan Sunnah merupakan masalah, karena itu akan memberi manfaat bagi kehidupan manusia melalui pelestarian *dharuriyyah khamsah* dan segala sesuatu yang terlarang dalam nash maka akan mendatangkan kemudharatan.⁷

Dalam pembahasan standar pelayanan minimal, berhubungan erat dengan maqashid syariah. Hal ini dikarenakan jenis-jenis pada aspek di dalam standar pelayanan minimal mengandung unsur-unsur yang berkaitan dengan keamanan dan keselamatan jiwa. Didalam *maqashid syariah* memelihara jiwa termasuk *hifdz al-nafs*. Berkaitan juga dengan penjagaan harta, yang didalam maqashid syariah berarti *hifdz al-mal* (memelihara harta).

Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan tinjauan Maqashid Syariah Terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal pada poin pertama berbunyi ''Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek''. Pada poin kedua berisi standar pelayanan minimal meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan,

⁷ Munir dan Djalaluddin, *Ekonomi Qur'ani*, 11.

kesetaraan, dan keteraturan. Selanjutnya pada poin ketiga pasal ini, juga disebutkan bahwa, angkutan antarkota antarprovinsi dan angkutan antarkota dalam provinsi termasuk dalam jenis pelayanan standar pelayanan minimal.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik melakukan pengkajian secara mendalam berkaitan dengan Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan tinjauan Maqashid Syariah Terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal.

Untuk mendalami permasalahan terkait Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota pada pelayanan perizinan dan mengidentifikasi faktor penghambat dan penyebab, serta untuk menganalisa hasil temuan-temuan di lapangan, maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul ”Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota”. (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo).

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan diatas maka penelitian ini

1. Bagaimana Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo) ?
2. Bagaimana tinjauan Maqashid Syariah Terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal ?

C. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)
2. Menganalisis tinjauan Maqashid Syariah Terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal

D. Manfaat Penelitian

Hasil Penelitian ini diharapkan berguna memberikan manfaat teoritis dan praktis

1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini secara Teoritis diharapkan dapat memberikan penjelasan secara rincian sistematis serta memberikan wawasan pengetahuan hukum tentang Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo). Selain itu juga penelitian ini dapat bermanfaat sebagai referensi bagi semua pihak yang ingin mengkaji lebih lanjut mengenai Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo) serta memberikan dasar untuk perkembangan penelitian selanjutnya.

2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini secara Praktis diharapkan dapat memperluas wawasan masyarakat serta dapat meningkatkan kesadaran masyarakat dan memberikan manfaat positif untuk para praktisi hukum tentang Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo). Selain itu juga penelitian ini dapat bermanfaat bagi para penumpang sebagai konsumen pengguna jasa dari pelaku usaha atau pengangkut dan memberikan kepastian hukum kepada semua para pihak.

1. Bagi Penulis

Penulis mampu mendapatkan pemahaman yang lebih baik mengenai Penerapan Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo). Selain itu penulis juga dapat memahami kendala pelaksanaan Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo), Selain itu penulis juga berharap penelitian ini diharapkan dapat menjadi inspirasi maupun referensi untuk sumber penelitian selanjutnya.

2. Bagi Masyarakat dan Pembaca

Dengan adanya penelitian ini di harapkan bagi Masyarakat umum mengetahui mengenai penerapan Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo). Dan untuk Mahasiswa/ Mahasiswi fakultas syariah khususnya semoga penelitian ini dapat menambah ilmu dan pengalaman baru yang dapat dijadikan contoh di masa yang akan datang.

E. Definisi Operasional

1. Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013

Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 merujuk pada penerapan dan penegakan ketentuan yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013, yang mengatur tentang standar pelayanan minimal untuk transportasi jalan, khususnya bus antarkota. Pasal 2 dari peraturan ini menekankan pentingnya aspek keamanan yang harus dipenuhi oleh penyedia layanan bus antarkota, termasuk pengadaan sarana keselamatan, pelatihan bagi pengemudi, dan prosedur operasional standar yang bertujuan untuk memastikan keselamatan penumpang selama perjalanan.

2. Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota

Aspek keamanan dalam standar pelayanan minimal bus antarkota merujuk pada tingkat keselamatan yang diberikan kepada

penumpang selama perjalanan dengan bus antarkota, sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013. Ini mencakup segala tindakan, peralatan, dan prosedur yang diterapkan untuk mencegah kecelakaan, mengurangi risiko, dan menjamin keselamatan penumpang dari awal hingga akhir perjalanan.

F. Sistematika Pembahasan

Pada penulisan skripsi yang berjudul "Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota". (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo) akan disusun dalam lima bab. Setiap bab akan memiliki sejumlah sub bab yang memberikan gambaran secara mendalam tentang pembahasan yang akan diuraikan dalam skripsi ini berhubungan satu sama lain. Adapun sistematika penulisannya antara lain:

Bab I : PENDAHULUAN

Pada bab ini penulis membahas isi skripsi secara keseluruhan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika pembahasan.

Bab II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini membahas tentang tinjauan umum mengenai standar pelayanan minimal, regulasi atau pengaturan tentang standar pelayanan minimal, dan maqashid syariah.

Bab III : METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang berisi jenis penelitian hukum empiris atau yuridis

empiris, lokasi penelitian di terminal Bayuangga, jenis dan sumber data yang terdiri dari data primer yang dikumpulkan melalui wawancara dengan kepala terminal yang terkait, data sekunder yang dikumpulkan melalui beberapa jurnal dan penelitian terdahulu. Metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Bab IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bagian ini akan mengulas dan menjawab kesimpulan masalah yang diangkat oleh penulis yaitu Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)

BAB V: PENUTUP

Penulis mengakhiri dengan bab kelima ini yang mencakup kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan pada bab ini bukan ringkasan dari penelitian yang dilakukan melainkan jawaban singkat atas rumusan masalah. Saran yaitu usulan atau anjuran kepada pihak-pihak terkait demi kebaikan masyarakat, dan saran untuk penelitian berikutnya di masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam Menyusun karya tulis ini, penulis melakukan tinjauan Pustaka yang berkaitan dengan tema-tema yang relevan dengan judul penulis. Terdapat banyak penelitian yang berkaitan dengan Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo), maka dari itu penulis berusaha melakukan telaah Pustaka terlebih dahulu agar tidak terjadi kesamaan dengan penelitian yang dilakukan sebelumnya. Berikut adalah beberapa penelitian terdahulu yang berkaitan dengan judul penulis antara lain:

1. Helmy Boemiya dan Miftahus Surur, 2021, Implementasi di Terminal Purabaya, 2021, Penerbit Pamator Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo.⁸ Penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang berfokus pada permasalahan terkait implementasi standar pelayanan minimal di terminal Purabaya yang diterapkan dengan beberapa komponen, yakni izin trayek, uji kelaikkan kendaraan bermotor (KIR) dan KPS (kartu pengawasan), sebagaimana kewajiban angkutan dan perusahaan

⁸ Boemiya, Helmy dan Miftahus Surur, "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus AntarKota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021." *Jurnal Premator: Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo*, no. 2 (2022): 241–58. <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>

angkutan yang diatur dalam Permenhub 15 tahun 2015. Penelitian ini juga berfokus pada pengimplementasian kebijakan standar pelayanan minimal bus AKAP di terminal Purabaya, efektivitas dalam penerapannya ditinjau dari beberapa pendekatan, yang diantaranya yakni pendekatan sasaran, pendekatan sumber, dan pendekatan proses.

2. Hana Nur Falinda dan Arikha Saputra, 2022, Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Penerbit Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum.⁹ Penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang berfokus pada tiga poin, pertama Perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan umum telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 234 ayat (1), Kedua permasalahan terkait faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Semarang, serta poin terakhir mengenai berbagai upaya yang telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Semarang serta kepolisian dalam mengatasi permasalahan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Firman, Sudiarto, dan Yudhi Setiawan, 2022, Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pengguna Jasa Angkutan Yang

⁹ Hana Nur Falinda dan Arikha Saputra, "Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek." *Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum*, no.6 (2022). <https://doi.org/10.24269/lis.v6i2.5624>.

Dipindahkan Ke Bus Lain Dalam Keadaan Darurat (Studi Di PT. Titian Mas), Penerbit Jurnal Commerce Law¹⁰. Penelitian ini merupakan penelitian lapangan yang berfokus pada Tanggung jawab pengangkut kepada pengguna jasa angkutan yang dipindahkan ke bus lain dalam keadaan darurat yang dilakukan oleh PT. Titian Mas. Serta menganalisa terkait Penyelesaian sengketa dalam hal kecelakaan terhadap pengguna jasa angkutan setelah perpindahan.

4. Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi, Andiyan, dan Shendy Irawan, 2022, Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1, Penerbit Jurnal Komposit.¹¹ Penelitian ini merupakan penelitian lapangan berlokasi di Kota Bandung Khusus Jalur Bus Trans Metro Bandung koridor 1 jurusan Cibeureum – Cibiru. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu melalui observasi, wawancara dan dokumentasi. Adapun dalam penelitian ini teknik Observasi yang digunakan ialah paatisipatif, dimana peneliti terlibat langsung dengan pengguna layanan jasa Trans Metro Bandung. Pengamatan dan wawancara ditujukan kepada tiga orang petugas Trans Metro Bandung yaitu Pramudi, Petugas

¹⁰ Firman, Sudiarto, dan Setiawan, "Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pengguna Jasa Angkutan Yang Dipindahkan Ke Bus Lain Dalam Keadaan Darurat (Studi Di PT. Titian Mas)," *Commerce Law*, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.29303/commercelaw.v2i1.1366>.

¹¹ Ariostar dkk., "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1," *Jurnal Komposit*, no. 1 (2022); <https://doi.org/10.32832/komposit.v6i1.6697>.

Onboard dan Petugas Locket. Penelitian ini berfokus pada Implementasi Standar Pelayanan Minimal terkait Keamanan, Keselamatan, dan Kenyamanan.

5. Dwi Widiyanti, 2016, Analisis Kinerja Pengoperasian dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) (Studi Kasus Pada Biro Perjalanan Umum (Bpu) "Rosalia Indah").¹² Penelitian ini merupakan penelitian lapangan berlokasi di BPU. Rosalia Indah. Penelitian ini berfokus pada Kesesuaian Standar Pengoperasian BPU. Rosalia Indah dengan Peraturan Menteri Nomor PM 26 Tahun 2015 dan Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal BPU Rosalia Indah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 dalam Aspek keselamatan dan Kenyamanan.
6. Pety Sikka Mandalia, Hanafi Arief, dan Faris Ali Sidqi, 2021, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.¹³ Penelitian ini merupakan penelitian normatif. Penelitian ini berfokus pada Tanggung

¹² Widiyanti, "Analisis Kinerja Pengoperasian Dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) (Studi Kasus Pada Biro Perjalanan Umum (Bpu) 'Rosalia Indah')," *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, no. 1 (2017): 63 <https://doi.org/10.25104/jptd.v18i1.111>.

¹³ Pety Sikka Mandalia, Hanafi Arief, dan Faris Ali Sidqi, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Repository Universitas Islam Kalimantan*, no.4 (2021):6 <http://eprints.uniska-bjm.ac.id/6091/>.

Jawab Pengangkut Terhadap Kerugian Penumpang dan Bentuk
Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum.

Tabel 1

Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti Dan Judul Penelitian	Bentuk Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Helmy Boemiya dan Miftahus Surur (2021) Implementasi di Terminal Purabaya 2021	Jurnal	Sama-sama membahas mengenai permasalahan dalam mengimplementasikan standar pelayanan minimal Bus di terminal	Perbedaan terletak pada objek penelitian.
2.	Hana Nur Falinda dan Arikha Saputra (2022) Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek	Jurnal	Sama – sama membahas tentang Perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan umum telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 234 ayat (1)	1. Perbedaannya terletak pada objek penelitian. 2. Pada penelitian ini berfokus mengenai Faktor yang melatarbelakangi pengemudi angkutan tidak memenuhi Pasal 143 dalam Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun pada penelitian yang akan dibahas oleh penulis tidak hanya berfokus pada pembahasan tentang ini.

3.	Firman, Sudiarto,dan Yudhi Setiawan (2022) Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pengguna Jasa Angkutan Yang Dipindahkan Ke Bus Lain Dalam eadaan Darurat (Studi Di PT. Titian Mas)	Jurnal	Sama-sama membahas mengenai pengimplementasin Standar Pelayanan Minimal Bus	1.Perbedaan terletak pada objek penelitian. 2.Penelitian ini berfokus pada tanggung jawab pengangkut kepada pengguna jasa angkutan yang dipindahkan ke bus lain dalam keadaan darurat, berbeda dengan penelitian penulis yang berfokus pada keamanan dan keselamatan penumpang bus.
4.	Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi, Andiyan, dan Shendy Irawan (2022) Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1	Jurnal	Sama- sama membahas mengenai Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus.	1.Perbedaan terletak pada objek penelitian. 2. Pada penelitian ini terdapat poin pembahasan mengenai profil Trans Metro Bandung, berbeda dengan penelitian penulis yang akan membahas profil terminal Bayuangga kota Probolinggo.

5.	Dwi Widiyanti (2016) Analisis Kinerja Pengoperasian Dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) (Studi Kasus Pada Biro Perjalanan Umum (Bpu) “Rosalian Indah”)	Jurnal	Sama-sama membahas mengenai Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 dalam Aspek keselamatan dan Kenyamanan.	1.Perbedaan terletak pada objek penelitian. 2. Pada penelitian ini hanya berfokus Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015 dalam Aspek keselamatan dan Kenyamanan. Sedangkan penulis berfokus pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 dalam Aspek keselamatan dan Kenyamanan.
6.	Pety Sikka Mandalia, Hanafi Arief, dan Faris Ali Sidqi (2021) Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	Artikel	Sama-sama membahas mengenai Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum	1.Penelitian ini bersifat yuridis Normatif, sedangkan penelitian penulis bersifat yuridis empiris. 2.Penelitian ini berfokus pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Sedangkan penulis berfokus pada Permenhub No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. 3.Perbedaan terakhir terletak pada pembahasan-

				nya, jika penelitian ini membahas Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Kerugian dan bentuk Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum, sedangkan pada penelitian penulis akan membahas mengenai Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Bus.
--	--	--	--	---

B. Kerangka Teori/Landasan Teori

1. Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang merupakan urusan wajib daerah yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Standar Pelayanan Minimal (SPM) juga merupakan spesifikasi teknis tentang tolak ukur pelayanan minimum yang diberikan oleh badan layanan umum terhadap masyarakat. Dengan adanya SPM maka akan terjamin kuantitas dan atau kualitas, minimal dari suatu pelayanan publik yang dapat dinikmati oleh masyarakat, sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan pelayanan publik dan menghindari kesenjangan pelayanan.¹⁴

¹⁴ Sulistyani Eka Lestari, "Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota," *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, no. 1 (2022): 51–61. <https://doi.org/10.25104/jptd.v24i1.2100>.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (PM) 98 tahun 2013 Standar Pelayanan Minimal (SPM) tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. merupakan pokok-pokok acuan dalam pemerintah daerah menyusun Standar Pelayanan Minimal (SPM) di setiap daerah masing-masing. Dalam hal ini setiap pemerintah daerah harus menyusun peraturan yang berkaitan dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) ini sesuai dengan peruntukannya di setiap daerah.

Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum atau bus umum dalam wilayah perkotaan dan atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan lintasan dan waktu yang tetap. Mobil bus umum adalah Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram (Penjelasan Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan).

Angkutan antar Kota dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain antardaerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi yang terikat dalam trayek (Penjelasan Pasal 142 huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

a. Regulasi / Pengaturan tentang Standar Pelayanan Minimal

1). UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- a). Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara; bahwa Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru.

- b). Poin-Poin penting dari Undang-Undang ini adalah :

- (1). Ketentuan umum
- (2). Asas dan tujuan

- (3). Ruang lingkup keberlakuan undang-undang
- (4). Pembinaan
- (5). Penyelenggaraan
- (6). Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan
- (7). Kendaraan
- (8). Pengemudi
- (9). Lalu lintas
- (10). Angkutan
- (11). Keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan
- (12). Dampak lingkungan
- (13). Pengembangan industri dan teknologi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
- (14). Kecelakaan lalu lintas
- (15). Perlakuan khusus bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, wanita hamil, dan orang sakit
- (16). Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan
- (17). Sumber daya manusia
- (18). Peran serta masyarakat
- (19). Penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan
- (20). Ketentuan pidana
- (21). Ketentuan peralihan

(22). Ketentuan penutup

- c). Undang-undang (UU) ini mulai berlaku pada tanggal 22 Juni Tahun 2009. Mencabut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Ketentuan lebih lanjut mengenai penyusunan dan penetapan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah. Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan kelas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d diatur dengan peraturan pemerintah. Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 dan tata cara penetapan kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan peraturan pemerintah. dan lainnya.

Undang-Undang (UU) No. 22 Tahun 2009 adalah tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia. UU ini memiliki peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum.¹⁵

¹⁵ “UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”

- 2). Permenhub No.98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Tujuan dari Permenhub ini yaitu untuk melaksanakan ketentuan pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

- a.) Dasar Hukum Peraturan Menteri Perhubungan ini adalah :

- (1) UU No. 22 Tahun 2009,
- (2) PP No. 41 Tahun 1993,
- (3) PP No. 55 Tahun 2012,
- (4) PERPRES No. 47 Tahun 2009,
- (5) PERPRES No. 24 Tahun 2010;
- (6) KEPMENHUB No. 35 Tahunn 2003
- (7) PERMENHUB No. 60 Tahun 2010.

- b.) Dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek meliputi

keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

c.) Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, 31 Desember 2013 dan ditetapkan tanggal 30 Desember 2013. Lampiran didalam peraturan ini berjumlah 30 halaman.¹⁶

3). Permenhub No.29 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan sebelumnya, yaitu Permenhub No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, telah diatur mengenai kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memenuhi standar pelayanan minimal meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Dan dalam upaya untuk lebih meningkatkan keselamatan pada angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, perlu dilakukan penambahan terhadap jenis standar pelayanan minimal angkutan orang

¹⁶ “Permenhub No.98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.”

dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang terkait dengan aspek keselamatan.

a.) Dasar Hukum Peraturan Menteri Perhubungan ini adalah :

- (1) UU No. 22 Tahun 2009
- (2) PP No. 74 Tahun 2014
- (3) PP No. 55 Tahun 2012
- (4) PERPRES No. 47 Tahun 2009
- (5) PERPRES No. 24 Tahun 2010
- (6) KEPMENHUB No. 35 Tahun 2003
- (7) PERMENHUB No. 60 Tahun 2010
- (8) PERMENHUB No. 98 Tahun 2013.

b.) Dalam Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek meliputi menambahkan 10 (sepuluh) jenis Standar Pelayanan Minimal baru pada Lampiran 1 angka 1, 11 (sebelas) jenis Standar Pelayanan Minimal baru pada Lampiran I angka II, 9 (sembilan) jenis Standar Pelayanan Minimal baru pada Lampiran I angka III, dan 11 (sebelas) jenis Standar Pelayanan Minimal baru pada Lampiran I angka IV, dan Pasal 9a di antara

Pasal 9 dan Pasal 10, menyisipkan c 7a di kolom nomor 3, dan mengubah Pasal 10 dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

c.) Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan, 10 Februari 2015 dan ditetapkan tanggal 4 Februari 2015. Lampiran didalam peraturan ini berjumlah 27 halaman.¹⁷

4). Peraturan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek

Tujuan dari Peraturan ini adalah untuk melaksanakan ketentuan Pasal 159, Pasal 178, Pasal 179 ayat (2), dan Pasal 199 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 40, Pasal 47 ayat (6), Pasal 59, Pasal 80 ayat (2), Pasal 85, Pasal 119 ayat (3), Pasal 120 ayat (5), dan Pasal 122 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang

¹⁷ “Permenhub No.29 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek”

dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
Peraturan ini ditetapkan di Jakarta pada tanggal 15 Maret 2009 dan mulai berlaku efektif pada tanggal 20 Maret 2019.¹⁸

Tabel 2

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antarkota

No	Aspek	Jenis	Uraian	Indikator	Ukuran
1.	Keamanan	Tiket Penumpang	Bukti Pembayaran penumpang.	Ketersediaan.	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kursi, asal tujuan, dan tanggal keberangkatan.
		Tanda Pengenal Bagasi	Bukti Barang yang dimasukkan di ruang bagasi.	Ketersediaan.	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi.
		Lampu Tanda Bahaya	Berupa Lampu tanda bahaya yang digunakan untuk sebagai informasi dan diletakkan di atas kendaraan.	Ketersediaan.	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) lampu dan dilengkapi 2 (dua) tombol yang ditempatkan di ruang pengemudi dan ruang penumpang.
		Daftar	Daftar yang	Ketersediaan.	Paling sedikit memuat nama
		Penumpang (Manifes)	ber-is i identitas dan jumlah penumpang.		penumpang, alamat, tanggal perjalanan dan asal tujuan perjalanan.

¹⁸ “Permenhub No.15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. ”

		Tanda Pengenal Awak Kendaraan	1.Papan Informasi nama pengemudi di tempatkan pada ruang pengemudi 2.Seragam awak Kendaraan	Ketersediaan.	Harus tersedia
		Informasi gangguan keamanan	Stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan	Ketersediaan.	Harus tersedia
		Informasi trayek dan identitas kendaraan	Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan	Bentuk	Ukuran Proporsional
			Identitas kendaraan meliputi : 1. jenis pelayanan-an, 2.kelas pelayanan-an, 3.nama perusahaan angkutan umum	Ketersediaan.	Harus tersedia
		Kondisi fisik	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali
2.	Keselamatan	Kompeten	Pengemudi	Telah mengikuti	Mengikuti

		-si	memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan	pelatihan	pelatihan/penyegaran paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun.
		Jam Istirahat	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (limabelas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama (2) jam berturut-turut	Kondisi pengemudi prima	Diterapkannya jam istirahat pengemudi
		Lampu Senter	Alat bantu penerangan	Ketersediaan	Paling sedikit 2 (dua) unit
		Alat pemukul/ pemecah kaca (martil)	Berupa martil yang diletakkan di-jendela / tempat mudah dijangkau oleh penumpang di saat keadaan darurat	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) pada setiap 1 (satu) jendela
		Alat pemadam api ringan (APAR)	Tabung Pemadam Api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.	Ketersediaan	2 (dua) tabung dengan berat masing-masing 3 (tiga) kg dan tabung diberi warna mencolok atau reflektif
		Fasilitas Kesehatan	Berupa perlengkapan		Paling sedikit 1 (satu) kotak perlengkapan pertolongan

			n pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K)		pertama pada kecelakaan (P3K) Berisi : 1. Kassa Steril 2. Plester Perekat 3. Anti Septik 4. Gunting Tajam
		Buku Panduan Penumpang	Buku panduan penumpang tentang cara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada saat terjadi kecelakaan	Memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan	1. Harus tersedia 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan didalam kendaraan
			Buku Panduan Do'a pada saat perjalanan	Memudahkan penumpang untuk berdoa sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing	1. Harus tersedia pada setiap tempat duduk 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan didalam kendaraan
		Pintu Darurat	Berupa Jendela yang me- mungkinka n dilepas pada saat terjadi kecelakaan	Ketersediaan	Tersedia disetiap Kendaraan
		Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang	Harus tertutup pada saat kendaraan berjalan	Ketersediaan dan berfungsi	Dapat berfungsi dengan baik
		Ban	Ban depan tidak diperbolehk an mengunaka n ban vulkanisir	Ban depan yang terpasang bukan Vulkanisir	Ban depan tidak Vulkanisir

		Rel Korden (Gorden) di jendela	Posisi Rel Gorden yang terpasang tidak mengganggu evakuasi apabila terjadi keadaan darurat (pada saat kaca harus dipecahkan)	Posisi Rel Gorden dipasang pada sisi jendela paling atas	Posisi Rel Gorden dipasang pada sisi jendela paling atas
		Alat Pembatas Kecepatan	Alat Pembatas Kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Dapat berfungsi dengan baik
		Pegangan tangan (hand grip)	Pemasangan hand grip pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar (gang)	Terpasangnya pegangan tangan pada setiap sandaran tempat duduk sisi sebelah kiri dan kanan kursi terluar	Terpasang
		Pin	a. Untuk mesin Bus yang berada dibelakang tidak ada pintu pengemudi b. Untuk Mesin didepan, pintu hanya boleh digunakan teknisi	Mendorong pengemudi lebih bertanggungjawab terhadap penumpang dalam mengoperasikan kendaraan	Tidak Terpasang

	Pintu Keluar Masuk Pengemudi sekurangnya untuk bus sedang	a. Untuk mesin bus yang berada dibelakang tidak ada pintu pengemudi b. untuk mesin didepan, pintu hanya boleh digunakan teknisi	a.Tidak terpasangnya pintu pengemudi b.Tidak terpasang Tersedia	Tidak terpasang Kabel sesuai SNI (Standar Nasional Indonesia)
	Kelistrikan untuk audiovisual yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI)	Kabel Listrik untuk fasilitas penunjang		
	Sabuk Keselamatan-an	Sabuk Keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk	Tersedia	Terpasangnya sabuk Keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk
	Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool)	Tempat penyimpanan dan pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan	Ketersediaan	Harus tersedia dan mampu menampung semua bus yang dimiliki perusahaan angkutan umum
	Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Prosedur pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi	SOP Pemeriksaan	Harus tersedia setiap kendaraan

		Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas	Kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan	Mengikuti program asuransi kecelakaan Lalu lintas	Bukti pembayaran program asuransi kecelakaan Lalu lintas pada setiap kendaraan bagi : 1. Penumpang 2. Pengemudi 3. Pihak ketiga
--	--	---------------------------------	--	---	--

Pada aspek keamanan disebutkan berbagai fungsi dari poin- poin standar pelayanan minimal yang pertama, Tiket Penumpang. Tiket penumpang yang digunakan untuk Standar Pelayanan Minimal berfungsi untuk tanda bukti pembayaran dan Informasi pelayanan. Kedua, Tanda Pengenal Bagasi berfungsi untuk mengidentifikasi barang dibagasi supaya tidak tertukar. Ketiga, Lampu Tanda Bahaya berfungsi sebagai peringatan adanya bahaya di dalam kendaraan. Keempat, Daftar Penumpang (Manifes) berfungsi untuk mengetahui identitas dan jumlah penumpang. Kelima, Tanda pengenal awak kendaraan berfungsi sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang.

Selanjutnya mengenai Informasi gangguan keamanan dipergunakan oleh penumpang apabila terjadi gangguan keamanan pada saat pelayanan termasuk pada saat pengemudi ugal-ugalan. Ketujuh, Informasi trayek dan identitas kendaraan berfungsi sebagai identitas kendaraan untuk diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya, dan juga berfungsi untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi .

Pada aspek keselamatan juga disebutkan beberapa poin-poin standar pelayanan minimal , yang pertama Kondisi fisik dan kompetensi pengemudi. kondisi

fisik pengemudi termasuk ke dalam Standar Pelayanan Minimal dikarenakan dengan mengetahui kondisi fisik pengemudi, dapat dijadikan indikator sebagai bukti pengemudi berkendara dalam keadaan sehat fisik dan mental juga mengerti etika berlalu lintas. Ketiga, mengenai Jam Istirahat, hal ini berfungsi untuk menga agar kondisi pengemudi tetap prima. Keempat, Lampu senter sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat. Kelima, alat pemecah kaca berfungsi untuk memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat.

Selanjutnya, Alat pemadam api ringan, berfungsi untuk memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran. Ketujuh, Fasilitas Kesehatan berfungsi untuk penanganan darurat kecelakaan. Kedelapan, Buku Panduan Penumpang berfungsi untuk memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan dan memudahkan penumpang untuk berdoa sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing. Kesembilan, Pintu Darurat berfungsi sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran.

Pintu Keluar dan atau masuk penumpang berfungsi untuk menjamin keselamatan penumpang. Kesebelas, terkait Ban kendaraan, untuk menjamin keselamatan penumpang. Kedua belas, Rel Korden (Gorden) di jendela berfungsi untuk mempercepat proses evakuasi. Ketiga belas, Alat Pembatas Kecepatan, berfungsi untuk mengendalikan kecepatan. Keempat belas, Pegangan Tangan (hand grip) berfungsi sebagai tempat pegangan penumpang yang berdiri apabila terjadi pengereman mendadak. Kelima belas, Pintu Keluar Masuk pengemudi sekurang-

kurangnya untuk bus sedang berfungsi untuk mendorong pengemudi lebih bertanggungjawab terhadap penumpang dalam mengoperasikan kendaraan

Adanya Kelistrikan untuk audiovisual yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI) berfungsi untuk menyalakan audio system, jam digital, slot papan trayek (LED) dan bel penumpang. Kesembilan belas, Sabuk keselamatan berfungsi untuk menjamin keselamatan semua penumpang. Kedua puluh, Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool) berfungsi untuk memastikan kendaraan terpelihara dan terawat dan sebagai tempat parkir saat kendaraan tidak beroperasi serta tempat tes kendaraan sebelum beroperasi. Selanjutnya Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan, berfungsi untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO). Terakhir mengenai Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas, berfungsi untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan Lalu Lintas pada saat pelayanan.

Permenhub No. 98 Tahun 2013 menetapkan standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. SPM mencakup berbagai aspek, termasuk keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu, dan kualitas pelayanan. Peraturan ini ditetapkan pada 30 Desember 2013 dan mulai berlaku pada 31 Desember 2013. Permenhub No. 98 Tahun 2013 mengatur tentang persyaratan teknis dan operasional angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Termasuk di dalamnya adalah ketentuan mengenai kondisi kendaraan, kebersihan, keamanan penumpang, dan

lain-lain. Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum agar lebih baik dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

2. Maqashid Syariah

Maqashid Syariah adalah hasil penggabungan kata-kata "*maqashid*" dan "*syariah*". "*Maqashid*" merupakan bentuk jamak dari kata "*qasada*" yang berarti maksud, kehendak, dan tujuan, sementara "*syariah*" secara etimologi dapat diartikan sebagai jalur yang benar atau jalan yang lurus. Maksud dari syariat Islam adalah usaha manusia dalam menemukan solusi yang sesuai dan jalur yang benar berdasarkan sumber utama ajaran Islam, yakni AlQur'an dan Hadits.¹⁹

Menurut Al-Syatibi, esensi dari maqashid syariah atau tujuan hukum adalah kesejahteraan umat manusia. Dengan kata lain, jika terdapat situasi hukum yang tidak memiliki pandangan yang jelas terkait dengan manfaatnya, maka bisa dievaluasi melalui perspektif maqashid syariah yang merujuk pada esensi syariah dan tujuan umum dalam agama Islam.²⁰

Untuk mendapatkan pemahaman yang komprehensif tentang maqashid syariah, berikut ini akan diuraikan lima aspek utama kemaslahatan sebagai berikut:

¹⁹ Abdi Wijaya, "Cara Memahami Maqashid Maqashid al Syariah," *Al Daulah : Jurnal Hukum Pidana Dan Ketatanegaraan*, no.2 (2015) 344-353 <https://doi.org/10.24252/ad.v4i2.1487>

²⁰ Toriquddin, *Teori Maqashid Syari'ah* perspektif Al-Syatibi, 6.

- a. Menjaga Agama (*Hifdz Al-Din*) Menjaga agama berarti merawat dan mematuhi kewajiban keagamaan, seperti menjalankan shalat lima kali sehari. Jika shalat diabaikan, maka eksistensi agama dapat terancam.
- b. Menjaga Kehidupan Jiwa (*Hifdz Al-Nafs*) Menjaga kehidupan jiwa dapat dilakukan dengan memastikan kebutuhan dasarnya terpenuhi, seperti pangan untuk kelangsungan hidup. Jika kebutuhan dasar ini diabaikan, maka jiwa manusia dapat terancam. Dalam menjaga kehidupan jiwa, boleh mencari binatang untuk mendapatkan makanan yang enak dan halal. Jika hal ini diabaikan, maka akan membuat hidup menjadi lebih sulit.
- c. Menjaga kesehatan akal (*Hifdz Aqli*) adalah dengan menjauhi minuman keras. Jika aturan ini dilanggar, akan mengancam keberadaan akal. Selain menghindari minuman keras, dalam menjaga akal, disarankan untuk mengembangkan pengetahuan.
- d. Menjaga Kelangsungan Keturunan (*Hifdz Al-Nasl*) Menjaga kelangsungan keturunan dilakukan dengan cara sahnya pernikahan dan melarang perbuatan zina. Jika tindakan ini diabaikan, maka keberlanjutan keturunan dapat terancam.
- e. Menjaga Kekayaan (*Hifdz Al-Mal*) Menjaga kekayaan berarti mengikuti peraturan yang mengatur kepemilikan

harta dan mencegah pengambilan harta orang lain secara tidak sah. Pelanggaran terhadap aturan ini dapat mengancam kelangsungan keberadaan kekayaan.²¹

Menurut Jasser Auda, agar syariah Islam dapat berperan secara positif dalam mencapai kesejahteraan umat manusia dan menjawab tantangan zaman yang terkini, maka ruang lingkup dan aspek-aspek teori maqasid seperti yang telah diperkenalkan dalam hukum Islam klasik perlu diperluas. Awalnya, teori ini hanya terbatas pada kepentingan individu, namun sekarang perlu diperluas agar mencakup ranah yang lebih luas, dari kepentingan individu hingga mencakup seluruh masyarakat atau umat manusia dengan segala tingkatannya.²²

²¹ Toriquuddin, Teori Maqashid Syari'ah perspektif Al-Syatibi, 8.

²² Retna Gumanti, "Maqasid Al-Syariah Menurut Jasser Auda (Pendekatan Sistem dalam Hukum Islam)," *Jurnal Al-Himayah*, no.1 (2018) : 97-118
<https://journal.iaingorontalo.ac.id/index.php/ah/article/view/582>

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis Penelitian penulis yaitu yuridis empiris. Dalam penulisan skripsi ini Jenis riset yang digunakan merupakan penelitian hukum empiris, di mana pusat perhatian utamanya adalah keluhan dari penumpang PO bus dari terminal Bayuangga kota Probolinggo. Riset ini dilaksanakan dengan mengumpulkan data primer melalui interaksi langsung dengan narasumber.²³

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan kualitatif adalah pendekatan penelitian berupa wawancara, observasi, dan dokumentasi. Dalam pendekatan penelitian Hukum ini, penulis menggunakan pendekatan yuridis sosiologis dan pendekatan Undang-Undang (*statute approach*). Pendekatan Yuridis Sosiologis adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata. Pendekatan yuridis sosiologis adalah menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan terjun langsung ke obyeknya yaitu SPM di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo.²⁴

²³ F.C. Susila Adiyanta, "Hukum dan Studi Penelitian Empiris : Penggunaan Metode Survey sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris," *Administrative Law and Governance Journal*, no. 4 (2019) : 697-709 <https://doi.org/10.14710/alj.v2i4.697-709>

²⁴ Dr. Muslim Zainud]din, M.Si, *Menelisik Keberadaan Mukim di Aceh Suatu Pendekatan historis, sosiologis dan Yuridis (Banda Aceh : Ar-Raniry Press, 2019)* <https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/28459/2/1>

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua regulasi atau peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang akan diteliti yaitu penelitian terhadap norma-norma yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan,²⁵ Permenhub No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Permenhub No.29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek dan Permenhub No.15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

C. Lokasi Penelitian

Peneliti memilih Lokasi Penelitian di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo, yang beralamat lengkap di Jalan Bromo Nomor 8, Kelurahan Triwung Lor, Kecamatan Kademangan, Kota Probolinggo, Provinsi Jawa Timur. Alasan peneliti memilih terminal Bayuangga kota Probolinggo, karena terminal ini termasuk daerah “Tapal Kuda” yang merupakan pintu gerbang angkutan dari dan menuju area tersebut, yang meliputi Probolinggo, Jember, Bondowoso, Situbondo, dan Banyuwangi. Terminal ini juga salah satu terminal yang mana beberapa destinasi wisata seperti Gunung Bromo, Air Terjun Mada Karipura, Kawah Ijen Pleteu sehingga sangat ramai menjadi kunjungan favorit turis mancanegara.

²⁵ Prof. Dr. H. Zainuddin Ali, M.A., *Metode Penelitian Hukum (Jakarta : Sinar Grafika, 2022)* , 30

D. Jenis dan Sumber Data

Jenis dan Sumber data dalam riset hukum empiris ini terdiri dari data primer yang menjadi fokus utama serta data sekunder berupa sumber hukum yang digunakan sebagai pendukung.

1. Data Primer

Data primer merupakan informasi yang diperoleh secara langsung dari individu yang diwawancarai atau menjadi narasumber melalui pengamatan secara langsung serta proses wawancara, dokumentasi, dan observasi kepada kepala Terminal Bayuangga Kota Proboilinggo.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang terdiri dari bahan hukum primer dan juga bahan hukum sekunder.

a. Bahan Hukum Primer

- 1) UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 2) Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

b. Bahan Hukum Sekunder

- 1) Buku

2) Jurnal

3) Pendapat Ahli

E. Metode Pengumpulan Data

Dalam proses penelitian, terdapat tiga metode pengumpulan data yang umum digunakan, yakni analisis dokumen atau bahan pustaka, pengamatan langsung, dan wawancara. Dalam hal ini penulis menggunakan metode Pengamatan secara langsung dan wawancara. Pengamatan langsung adalah suatu metode pengumpulan data dalam penelitian di mana peneliti secara aktif mengamati dan mencatat fenomena atau kejadian secara langsung, tanpa melalui perantara atau interpretasi dari pihak lain.²⁶

Dalam pengamatan langsung, peneliti secara fisik hadir di lokasi atau dalam konteks di mana fenomenatersebut terjadi, dengan tujuan untuk mengumpulkan informasi yang akurat dan detail tentang perilaku, interaksi, atau karakteristik darisubjek yang diamati. Selain itu penulis juga menggunakan metode pengambilan data dengan wawancara. Wawancara adalah suatu metode komunikasi formal antara dua pihak, yaitu pewawancara (peneliti atau interviewer) dan responden (orang yang diwawancarai), yang bertujuan untuk mengumpulkan informasi, pendapat, pandangan, atau pengalaman dari responden terkait suatu topik atau pertanyaan penelitian. Wawancara dapat dilakukan secara tatap muka atau melalui media komunikasiseperti telepon

²⁶ Kornelius Benuf dan Muhamad Azhar, "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer," *Gema Keadilan*, no. 1 (2020) 20-33 <https://doi.org/10.14710/gk.2020.7504>

atau *video conference*.²⁷

Dalam konteks penelitian, wawancara digunakan sebagai metode pengumpulan data yang memungkinkan peneliti untuk mendapatkan pemahaman yang lebih dalam tentang pandangan, sikap, motivasi, atau pengetahuan responden terkait subjek penelitian. Wawancara dapat bersifat terstruktur (mengikuti daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya) atau tidak terstruktur (memungkinkan interaksi lebih bebas dan mendalam).

F. Metode Pengolahan Data

Sesuai dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis deskriptif kualitatif atau non statistik atau analisis isi (content analysis).²⁸ Proses analisis data yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:

1. *Editing* (Pemeriksaan Data)

Editing adalah meneliti data-data yang telah diperoleh, terutama dari kelengkapan jawaban, keterbacaan tulisan, kejelasan makna, kesesuaian dan relevansinya dengan data yang lain. Hal ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan yang terkandung dalam fokus penelitian dan untuk memeriksa kesalahan jika terdapat ketidaksesuaian.

2. *Classifying* (Klasifikasi)

²⁷ I Ketut Astawa, Nyoman Meirejeki, dan Putu Tika Virginiya, *Metodologi Penelitian Pendekatan Praktis Dalam Penelitian Untuk Mahasiswa D4/S1 Terapan* (Purbalingga : Eureka Media Aksara, 2023), <https://repository.penerbiteurka.com/media/publications/560921-metodologi-penelitian-pendekatan-praktis-7b17afcf.pdf>

²⁸ Dr. J. R. Raco, ME., M.S. *Metode penelitian kualitatif* (Jakarta : Grasindo, 2010), https://books.google.co.id/books/about/Metode_Penelitian_Kualitatif.html?id=jOByDwAAQBAJ&redir_esc=y

Classifying (Klasifikasi) adalah proses pengelompokan semua data baik yang berasal dari hasil wawancara dengan subyek penelitian, pengamatan dan pencatatan langsung di lapangan atau observasi. Seluruh data yang didapat tersebut dibaca dan ditelaah secara mendalam, kemudian digolongkan sesuai kebutuhan.

Hal ini dilakukan agar data yang telah diperoleh menjadi mudah dibaca dan dipahami, serta memberikan informasi yang objektif yang diperlukan oleh peneliti. Kemudian data-data tersebut dipilah dalam bagian-bagian yang memiliki persamaan berdasarkan data yang diperoleh pada saat wawancara dan observasi serta data yang diperoleh dari dokumen.

3. Analisis Data (*Analysing*)

Analisis data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar.

4. *Concluding* (Kesimpulan)

Selanjutnya adalah kesimpulan, yaitu adalah langkah terakhir dalam proses pengolahan data. Kesimpulan inilah yang nantinya akan menjadi sebuah data terkait dengan objek penelitian peneliti. Hal ini disebut dengan istilah concluding, yaitu kesimpulan atas proses pengolahan data yang terdiri dari tiga proses sebelumnya: editing, classifying, dan verifying. Pada tahap akhir ini peneliti memaparkan beberapa poin untuk menarik jawaban atas pertanyaan yang ada dalam rumusan masalah berupa kesimpulan tentang Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus dalam Peraturan.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Terminal Bayuangga

Terminal Bayuangga adalah terminal penumpang tipe A dan terminal induk terbesar di kawasan Probolinggo, Jawa Timur, Indonesia. Nama terminal ini berasal dari akronim maskot ciri khas kota Probolinggo, yakni Bayuangga (bayu/angin, anggur, dan mangga). Letaknya berada di sisi barat kota Probolinggo, tepatnya di Jalan Bromo Triwung Lor. Terminal Bayuangga melayani moda transportasi umum berupa:

1. Angkutan Kota
2. Mobil Penumpang Umum (MPU)
3. Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP)
4. Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP)

Beberapa rute yang dilayani oleh Terminal Bayuangga antara lain:

1. Bus Antarkota: Jember, Ambulu, Bondowoso, Situbondo, Banyuwangi, Bali, Malang, Blitar, Surabaya, Madura, Yogyakarta, Jawa Barat, dan lainnya.
2. Angkutan Kota: Terminal Bayuangga menghubungkan titik antar terminal, sub terminal, dan pelabuhan yang tersebar di kawasan dalam kota Probolinggo.

3. MPU Pedesaan: Menghubungkan Terminal Bayuangga dengan kawasan pedesaan di kabupaten Probolinggo seperti Patalan, Sukapura, Cemorolawang, Kraksaan, dan Bremit.

Perusahaan Otobus yang beroperasi di Terminal Bayuangga :

- a. PO Akas Group
- b. PO Jawa Indah
- c. PO Ladju
- d. PO Sabar Indah

Moda transportasi angkutan antarkota menghubungkan Terminal Bayuangga dengan beberapa kota di Jawa Timur seperti Surabaya, Malang, Madura, Situbondo, Bondowoso, Jember dan Banyuwangi. Selain itu angkutan antarkota juga menjangkau kota di luar Jawa Timur seperti Denpasar, Solo, Yogyakarta, Cilacap, dan Cirebon. Angkutan antarkota sebagian besar dilayani oleh armada bigbus dengan fasilitas kelas ekonomi. Metode pembayaran bus kelas ekonomi dilayani langsung di atas kendaraan (oleh kondektur), tanpa melalui agen/loket bus.

Terminal Bayuangga menjadi pintu gerbang angkutan dari dan menuju area tapal kuda (Probolinggo, Jember, Bondowoso, Situbondo, dan Banyuwangi). Sejak tahun 1992, terminal induk dipindahkan ke pinggiran kota, di lokasi terminal saat ini. Pada awal tahun 2017, status pengelolaan terminal diambil alih oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia,

seiring dengan peningkatan status terminal menjadi terminal penumpang tipe A1.

Peneliti memilih Lokasi Penelitian di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo, yang beralamat lengkap di Jalan Bromo Nomor 8, Kelurahan Triwung Lor, Kecamatan Kademangan, Kota Probolinggo, Provinsi Jawa Timur. BLetak Geografis Kota Probolinggo ini merupakan dataran rendah dengan ketinggian 4-36 meter diatas permukaan laut. Terletak paa posisi $7^{\circ} 43' 41''$ sampai dengan $7^{\circ} 49' 04''$ Lintang Selatan dan $113^{\circ} 10'$ sampai dengan $113^{\circ} 15'$ Bujur Timur. Luas wilayah Kota Probolinggo adalah dengan luas wilayah $56,67 \text{ km}^2$. Di samping itu, Kota Probolinggo merupakan daerah transit yang menghubungkan kota-kota (sebelah timur Kota): Banyuwangi, Jember, Bondowoso, Situbondo, Lumajang, dengan kota-kota (sebelah barat Kota): Pasuruan, Malang, Surabaya.

Adapun batas wilayah administrasi Kota Probolinggo meliputi:

1. Sebelah Utara: Selat Madura
2. Sebelah Timur: Kecamatan Dringu, Kabupaten Probolinggo
3. Sebelah Selatan: Kecamatan Leces, Wonomerto, Sumberasih
4. Sebelah Barat: Kecamatan Sumberasih, Kabupaten Probolinggo

Luas wilayah Kota Probolinggo tercatat sebesar 56.667 Km. Secara administrasi pemerintahan Kota Probolinggo terbagi dalam 5 (lima) Kecamatan dan 29 Kelurahan yang terdiri dari Kecamatan Mayangan terdapat 5 Kelurahan, Kecamatan Kademangan terdapat 6 Kelurahan,

Kecamatan Wonoasih terdapat 6 Kelurahan, Kecamatan Kedopok terdapat 6 Kelurahan, dan Kecamatan Kanigaran terdapat 6 Kelurahan .

Pada umumnya wilayah Kota Probolinggo beriklim tropis dengan rata-rata curah hujan mencapai + 961 millimeter dengan jumlah hari hujan mencapai 55 hari. Curah hujan tertinggi pada umumnya terjadi pada bulan Desember, sedangkan hujan terendah terjadi pada bulan Agustus. Temperatur rata-rata terendah mencapai 26 °C dan tertinggi mencapai 32 °C. Kota Probolinggo mempunyai perubahan iklim sebanyak 2 musim setiap tahunnya, yaitu musim penghujan dan musim kemarau. Pada kondisi normal, musim penghujan berada pada bulan November hingga April, sedangkan musim kemarau berada pada bulan Mei hingga Oktober setiap tahunnya.

Jumlah curah hujan pada tahun 2008 dari hasil pemantauan pada 4 stasiun pengamatan hujan yang ada di Kota Probolinggo, rata – rata tercatat sebesar 1.072 mm dan hari hujan sebanyak 63 hari. Apabila dibandingkan dengan rata-rata curah hujan tahun 2007 sebesar 1.368 mm dengan 74 hari hujan, maka kondisi tahun 2008 lebih kering dibandingkan tahun 2008, di mana curah hujan per hari pada tahun 2008 sebesar 3,75 mm/hari, sedangkan curah hujan per hari pada tahun 2008 sebesar 2,94 mm/hari. Curah hujan terlebat terjadi pada bulan Februari dan Maret rata-rata sebesar 19,84 mm per hari. Selain itu pada bulan Juli sampai dengan September di Kota Probolinggo terdapat angin kering yang bertiup cukup kencang

(kecepatan dapat mencapai 81 km/jam) dari arah tenggara ke barat laut, angin ini populer dengan sebutan "Angin Gending" .

B. Implementasi Pasal 2 Permenhub No.98 Tahun 2013 terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (studi di terminal Bayuangga Kota Probolinggo)

Proses pengimplementasian kebijakan standar pelayanan minimal bus antarkota di terminal Bayuangga merupakan wujud dari implementasi kebijakan yang mana sebagai bentuk kepastian hukum kepada masyarakat dengan tujuan pemberian pelayanan yang berkualitas sesuai dengan standar pelayanan. Permenhub No. 98 Tahun 2013 Pasal (2) menjelaskan bahwasannya standar pelayanan minimal bus Antarkota meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Berdasarkan keenam jenis standar pelayanan tersebut salah satu komponen, nilai keamanan merupakan hal yang sering diperbincangkan. Hal ini dikarenakan aspek keamanan termasuk hal yang sangat penting dalam melakukan perjalanan.

Untuk mendapatkan perjalanan bus yang aman, salah satu hal yang berpengaruh yaitu, pengimplementasian standar pelayanan minimal angkutan yang sesuai dengan peraturan yang ada. Dalam penelitian ini, mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No.98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

Implementasi kebijakan standar pelayanan minimal dalam sesi wawancara penelitian ini, dilakukan dengan bapak Budihardjo, selaku kepala terminal Bayuangga juga sebagai Sub Koordinator satuan pelayanan terminal tipe A Bayuangga kota Probolinggo. Wawancara penelitian ini, juga dilakukan dengan Kru bus (Sopir bus, Kondektur bus, dan kernet bus) dan penumpang bus yang ada di terminal Bayuangga Kota Probolinggo. Ketika wawancara dengan bapak Budihardjo, ketika beliau ditanya bagaimana bentuk implementasi terhadap standar pelayanan minimal bus antarkota di terminal Bayuangga, khususnya terhadap aspek keamanan, beliau berpendapat bahwasannya “Dalam melakukan penerapan kebijakan aturan permenhub selalu dibarengi dengan PPNS (penyidik pegawai negeri sipil). Yang mana dilakukan dengan dinas perhubungan, penetapannya melalui uji KIR (uji kendaraan bermotor) dan KPS (kartu pengawasan), terhadap perusahaan otobus. Lalu, terkait kelengkapan keamanan seperti, tiket penumpang, tanda pengenal awak kendaraan, informasi gangguan keamanan, dan identitas kendaraan juga harus ada dalam bus.”²⁹

Dapat dipahami pelayanan publik yang prima, dalam hal ini kepala terminal Bayuangga, PPNS (penyidik pegawai negeri sipil), dan dinas perhubungan Kota Probolinggo, merupakan tanggungjawab pemerintah dalam mengelola pemerintahan dan memenuhi segala kebutuhan masyarakat. Kepala terminal Bayuangga, PPNS (penyidik pegawai negeri sipil), dan dinas perhubungan Kota Probolinggo berpengaruh dalam

²⁹ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

pengimplementasian standar pelayanan minimal di terminal Bayuangga Kota Probolinggo. Hal ini juga bertujuan supaya pelayanan yang diberikan oleh aparat pemerintah lebih memuaskan sesuai dengan standar pelayanan minimal.

Berdasarkan hasil wawancara diatas dapat dipahami bahwasannya dalam penerapan standar pelayanan minimal bus antarkota, baik pihak dinas perhubungan maupun UPTD terminal Bayuangga sebagai unit pelaksana teknis dinas bekerja saling berkesinambungan. Yang mana dalam penerapannya, dilakukan secara bersama-sama. Selain itu, kepala termial Bayuangga Kota Probolinggo Budihardjo juga berpendapat terkait standar pelayanan minimal, terminal Bayuangga sudah mengimplementasikannya.

30

Fakta dilapangan menurut salah satu pengemudi bus antarkota Sugeng Mulyono selaku supir bus Sabar Indah, mengatakan tidak tahu, yang diketahui hanya perihal pelayanan yang harus diberikan kepada penumpang, seperti tiket, tempat duduk, dan pelayanan untuk membantu penumpang saat naik bus.³¹ Masih seputar pertanyaan standar pelayanan minimal, pada wawancara selanjutnya dengan Kondektur bus Ladju bapak Yaqin. Menurut bapak Yaqin ia kurang paham tentang standar pelayanan minimal, yang diketahui hanya perihal rute trayek dan tarif tiket penumpang.³² Peneliti

³⁰ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

³¹ Sugeng Mulyono, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

³² Ainul Yaqin, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

juga menanyakan terkait SPM (Standar Pelayanan Minimal) kepada Kernet bus sabar indah, bapak Sodikin. Menurut sepengetahuan bapak Sodikin, SPM harus dilaksanakan, namun dalam hal jenis-jenis dalam SPM, bapak Sodikin tidak mengetahui semuanya.³³

Beberapa fakta lain yang ditemukan dilapangan berdasarkan hasil wawancara terhadap penumpang bus antarkota bernama ibu Marwiyah, ketika beliau ditanya pendapat pribadi terkait pelayanan yang didapatkan selama menjadi penumpang bus AKDP (Angkutan Antarkota dalam Provinsi), bahwasannya pelayanan bus AKDP sendiri terdapat beberapa kelebihan dan kekurangan, kekurangannya sendiri terkait keamanannya. Menurut ibu Marwiyah, terkadang ketika naik bus AKDP, sering dijumpai bus kebut-kebutan dijalan, apalagi ketika bertemu bus yang lainnya dari PO yang berbeda, mereka kadang sering berebut penumpang, tidak hanya itu terkadang tidak mendapatkan tempat duduk, sehingga memaksa untuk berdiri berjam-jam. Lalu terkait kelebihanannya memang sangat cepat pelayanannya, lalu para kru bus juga sangat ramah terhadap para penumpangnya.³⁴

Konsep negara kesejahteraan tidak hanya mencakup gambaran tentang cara menyelenggarakan kesejahteraan atau pelayanan sosial. Tetapi juga merupakan konsep normatif atau sistem pendekatan ideal yang menekankan bahwa setiap orang harus memperoleh pelayanan publik

³³ Sodikin, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

³⁴ Marwiyah, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

sebagai haknya.³⁵ Pemberian pelayanan publik secara cepat dan tepat di era informasi dan globalisasi yang berubah begitu cepat ini sangat diperlukan. Jika tidak, akan terjadi gejolak sosial.³⁶

Berdasarkan hasil observasi selama wawancara dan pemantauan secara langsung terhadap 4 bus, yaitu : bus PO Akas Group, bus PO Ladju, bus PO Sabar Indah, dan bus PO Jawa Indah, ditemukan beberapa hal terkait standar pelayanan minimal bus AKDP khususnya perihal keamanan dibawah ini :

Tabel 3
Implementasi Aspek Keamanan pada Standar Pelayanan Minimal
Bus di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo

No.	Jenis	Uraian	Indikator	Ukuran	PO Bus	Implementasi
1.	Tiket Penumpang	Bukti Pembayaran penumpang.	Ketersediaan	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kursi, asal tujuan, dan tanggal keberangkatan.	Akas Group	Terpenuhi
					Ladju	Terpenuhi
					Jawa Indah	Terpenuhi
					Sabar Indah	Terpenuhi
2.	Tanda pengenal bagasi	Bukti Barang yang dimasukkan di	Ketersediaan	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi.	Akas Group	Tidak Terpenuhi
					Ladju	Tidak Terpenuhi

³⁵ N Nuriyanto, "Penyelenggaraan Pelayanan Publik Di Indonesia, Sudahkah Berlandaskan Konsep 'Welfare State'?", Jurnal Konstiusi, no. 3 (2014) <https://doi.org/10.31078/jk1132>

³⁶ "UU No. 25 tahun 2009 tentang pelayanan publik."

		ruang bagasi.			Jawa Indah	Tidak Terpenuhi
					Sabar Indah	Tidak Terpenuhi
3.	Lampu tanda bahaya	Berupa lampu tanda bahaya yang digunakan untuk sebagai informasi dan diletakkan di atas kendaraan.	Ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) lampu dan dilengkapi 2 (dua) tombol yang ditempatkan di ruang pengemudi dan ruang penumpang.	Akas Group	Terpenuhi
					Ladju	Terpenuhi
					Jawa Indah	Tidak Terpenuhi
					Sabar Indah	Terpenuhi
4.	Daftar penumpang (Manifests)	Daftar yang berisi identitas dan jumlah penumpang.	Ketersediaan-an	Paling sedikit memuat nama penumpang, alamat, tanggal perjalanan dan asal tujuan perjalanan.	Akas Group	Tidak Terpenuhi
					Ladju	Tidak Terpenuhi
					Jawa Indah	Tidak Terpenuhi
					Sabar Indah	Tidak Terpenuhi
5.	Tanda pengenalan awak kendaraan	1.Papan Informasi nama pengemudi ditempatkan pada ruang pengemudi 2.Serag	Ketersediaan-an	Harus tersedia	Akas Group	Terpenuhi
					Ladju	Tidak Terpenuhi
					Jawa Indah	Tidak Terpenuhi
					Sabar Indah	Tidak Terpenuhi

		am awak Kendar aan				
6.	Informa si ganggu an keaman an	Stiker berisi nomor telepon dan/ata u SMS pengad uan	Ketersedia an	Harus tersedia	Akas Group	Terpenuhi
					Ladju	Tidak Terpenuhi
					Jawa Indah	Tidak Terpenuhi
					Sabar Indah	Terpenuhi
7.	Informa si trayek dan identita s kendara an	Informa -si trayek yang dilaya- ni dan dilengki api logo per- hubung an	Bentuk	Ukuran Proporsiomal	Akas Group	Tidak Terpenuhi
					Ladju	Terpenuhi
					Jawa Indah	Terpenuhi
					Sabar Indah	Tidak Terpenuhi
		Identi- tas kendara an	Ketersedia -an	Harus tersedia	Akas Group	Terpenuhi
		meliputi : 1. jenis pelayan an, 2.kelas pelayan an, 3.nama perusah aan			Ladju	Terpenuhi
					Jawa Indah	Terpenuhi
					Sabar Indah	Terpenuhi

		angkutan n umum				
--	--	-----------------------	--	--	--	--

Pada aspek Keamanan, terkait dengan Tiket Penumpang, setelah peneliti bertanya dengan Bapak kepala Terminal Bayuangga Kota Probolinggo, Bapak Budihardjo, menurutnya tiket penumpang wajib ada untuk diberikan pada saat selesai membayar.³⁷ Namun didalam pengimplementasiannya, menurut salah satu informan bernama Ibu Ririn yang peneliti temui di terminal Bayuangga yang baru saja tiba di terminal Bayuangga setelah perjalanan dari Surabaya, mengatakan bahwa pernah menaiki bus PO Akas Group dan tidak diberikan tiket saat telah membayar. Menurut ibu Ririn, peristiwa ini berbeda dengan penumpang yang duduk di belakang ibu Ririn, penumpang tersebut diberikan tiket. Ibu Ririn tidak mempermasalahkan hal ini, dikarenakan takut menyebabkan keramaian yang memicu keributan dalam bus.

Tiket penumpang sangat penting, karena dengan memperoleh tiket, penumpang dapat memiliki bukti telah membayar tarif bus. Hal ini juga sebagai tanda bukti untuk ditunjukkan kepada kondektur bus, jika diharuskan membayar tiket kembali. Dalam pengimplementasian tiket penumpang, dari keempat PO Bus, semuanya telah menerapkan dengan pemberian tiket penumpang.

³⁷ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

Selanjutnya, terkait tanda pengenal bagasi, pada bus di terminal Bayuangga Kota Probolinggo belum diterapkan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan bapak kepala terminal Bayuangga, juga hasil observasi atau pengamatan peneliti di terminal Bayuangga. Selanjutnya poin ketiga terkait lampu tanda bahaya, dari empat Bus yang diamati peneliti, terdapat satu bus yang belum mengimplementasikannya. Tiga bus yang sudah ada tanda bahayanya yaitu bus Akas Group, bus Ladju, dan bus Sabar Indah. Untuk bus Jawa Indah, belum ada atau belum menerapkan standar pelayanan minimal tentang lampu tanda bahaya.

Selanjutnya, terkait daftar penumpang, pada bus di terminal Bayuangga, belum mengimplementasikannya. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara dengan bapak kepala terminal Bayuangga, juga hasil observasi atau pengamatan peneliti di terminal Bayuangga. Selanjutnya poin kelima tentang tanda pengenal awak kendaraan, dari empat bus yang peneliti amati, hanya terdapat satu bus yang mengimplementasikannya. Untuk bus yang sudah mengimplementasikan yaitu bus Akas Group. Sedangkan bus Ladju, Jawa Indah, dan Sabar Indah, belum menerapkan standar pelayanan minimal terkait tanda pengenal awak kendaraan ini.

Tanda pengenal awak kendaraan, berupa dua hal. Pertama, papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi. Kedua, seragam awak kendaraan. Terkait Papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi, dari

empat bus, belum ada bus yang mengimplementasikannya. Mengenai seragam, satu bus yaitu bus Akas Group sudah mengimplementasikannya. Tiga bus lainnya, yaitu bus Ladju, Jawa Indah, dan Sabar Indah belum mengimplementasikannya. Setelah wawancara dengan salah satu kru bus bernama bapak Munir, bapak Munir yang merupakan kernet bus Ladju menjelaskan terkait alasannya tidak memakai seragam awak kendaraan yaitu lebih leluasa memakai pakaian bebas dalam beraktifitas.³⁸

Selanjutnya terkait Informasi gangguan keamanan, berupa stiker berisi nomor telepon dan atau SMS pengaduan, dua bus memilikinya. Dua dari empat bus yang diamati peneliti, tidak memiliki stiker berisi nomor telepon dan atau SMS pengaduan. Dua bus yang memiliki stiker berisi nomor telepon dan atau SMS pengaduan yaitu Akas Group dan Sabar Indah, sedangkan bus Ladju dan Jawa Indah tidak memiliki stiker. Setelah diobservasi lebih mendalam, untuk bus yang tidak ada stikernya, dikarenakan stiker sudah rusak atau tulisannya sudah memudar dan stiker lepas. Hal ini diketahui setelah wawancara dengan salah satu kru bus Ladju, bapak Sholeh. Bapak Sholeh menjelaskan bahwa dahulu pernah ditempel stiker, kemudian rusak dan lepas.³⁹

Selanjutnya terkait Informasi trayek dan Identitas kendaraan, dibagi menjadi dua, yaitu mengenai informasi trayek yang dilayani (berupa logo perhubungan) dan identitas kendaraan yang (berupa jenis pelayanan, kelas

³⁸ Munir, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

³⁹ Sholeh, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum). Dua dari empat bus yang diamati, tidak ada stiker logo perhubungannya. Untuk bus yang tidak memiliki stiker logo perhubungan yaitu bus Akas Group dan Sabar Indah, sedangkan bus Ladju dan Jawa Indah memiliki. Sama seperti stiker berisi nomor telepon dan atau SMS pengaduan, bus yang tidak ada stiker logo perhubungannya, dikarenakan stiker logo perhubungan sudah rusak atau tulisannya sudah memudar dan stiker lepas. Hal ini diperoleh dari hasil wawancara dengan salah satu kru bus Sabar Indah, bapak Malik.⁴⁰

Berdasarkan tabel diatas, pengimplementasian standar pelayanan minimal bus Antarkota terminal Bayuangga kota Probolinggo perihal keamanan, terdapat bebearapa hal yang belum terpenuhi. Fakta tersebut sesuai dengan apa yang telah ditemukan dilapangan berdasarkan hasil observasi maupun wawancara. Didalam aspek keamanan, masih belum ada tanda pengenalan bagasi dan daftar penumpang. Pada jenis aspek keamanan lainnya, masih ada beberapa bus yang belum memenuhi standar pelayanan minimal. Misalnya pada jenis lampu tanda bahaya, tanda pengenalan awak kendaraan, informasi gangguan keamanan, dan informasi trayek, hanya beberapa bus yang telah mengimplementasikan standar pelayanan minimal.

Berdasarkan penjelasan diatas dan yang diatur oleh standar pelayanan minimal bus antarkota, maka dapat dikatakan apa yang dialami dimasyarakat tidak sesuai dengan apa yang direncanakan. Dimana baik

⁴⁰ Malik, wawancara, (Probolinggo, 23 Mei 2024)

penyelenggara, dan pelaksana kebijakan tidak memenuhi hak-hak masyarakat terkait apa yang sudah diatur dalam Permenhub No.98 tahun 2013. Maka dari itu jika diukur dari pendekatan output maka penerapan standar pelayanan minimal masih belum dikatakan efektif. Dalam implementasi kebijakan standar pelayanan minimal bus antarkota, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan, terutama efektifitas dalam penerapannya, karena dengan demikian pemberian kepastian hukum kepada masyarakat bisa terwujud.

Dapat dipahami dalam penerapan standar pelayanan minimal, hal yang terpenting adalah kepuasan masyarakat atas kesesuaian standar pelayanan yang diatur dalam Permenhub No.98 tahun 2013. Konsep tersebut digunakan sebagai bentuk perwujudan kesejahteraan umum dalam mewujudkan negara kesejahteraan sebagaimana dicita-citakan dalam pembukaan UUD 1945 alenia ke 4, yang mana dalam prosesnya seharusnya pemerintah sebagai pelayan dan publik atau masyarakat sebagai warga negara sehingga dasar motivasi yang digunakan yakni pelayanan publik sebagai kepentingan masyarakat.

Dalam wawancara perihal aspek keamanan dengan salah satu penumpang bus Laju , Idham Kholid penumpang yang baru turun dari bus jurusan Malang-Jember, mengatakan bahwa barang yang ditaruh dibagasi bus sering tertukar dengan penumpang lain. Idham Kholid juga sering menjumpai bus yang ugal-ugalan berebut penumpang, dan juga sering tidak

mendapatkan tempat duduk. Terkadang juga sering menjumpai penumpang yang justru duduk di dashbor sebelah supir, menurut Idham Kholid itu sangat tidak aman. Karena jika terjadi kecelakaan membahayakan penumpang dan jika ada barang-barang yang tertukar dapat merugikan penumpang.⁴¹

Menanggapi hal itu Budihardjo selaku sub koordinator bidang lalulintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan kota Probolinggo, berpendapat bahwa Overload penumpang diperbolehkan hanya jarak dekat, hal tersebut dilakukan agar tidak terjadi penumpukan penumpang di terminal, Keadaan dimana overload penumpang dapat dilakukan jika jumlah kendaraan tidak mampu memenuhi kebutuhan jumlah penumpang. Jika sesuai aturan pengambilan penumpang yakni 100% dari kapasitas angkut, Kelonggaran kebijakan tersebut untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang tinggi pada hari-hari besar.

Budihardjo juga berpendapat perihal overload kelebihan muatan penumpang bahwasanya jika didalam terminal akan ada tindakan peneguran oleh petugas pengawas jika ditemukan penumpukan (overload) penumpang didalam bus. Terkait barang-barang yang sering tertukar di bagasi, Budihardjo menyampaikan bahwa hal ini memang menjadi evaluasi karena tanda pengenalan bagasi belum diterapkan. Budihardjo juga menyampaikan

⁴¹ Idham Kholid, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

akan segera menindaklanjuti hal ini.⁴²

Fakta yang terjadi dilapangan terkait komunikasi yang dilakukan oleh penyelenggara kebijakan kepada pelaksana dan penerima kebijakan yakni dengan memberikan sosialisasi secara langsung, yang mana hal-hal yang dilakukan yakni dengan surat menyurat maupun dengan program-program sosialisasi lainnya. Menurut pendapat kepala UPTD terminal Bayuangga Budihardjo, hal ini sudah sering dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Probolinggo, namun sampai saat ini belum ada perubahan.

Kepala Terminal Bayuangga kota Probolinggo, Budihardjo menjelaskan untuk pembinaan kepada supir maupun kru bus tidak dilakukan secara langsung, hal tersebut dilakukan agar tidak mengganggu jam kerja kru bus yang sedang bertugas di terminal Bayuangga, untuk upaya peningkatan kualitas pelayanan transportasi, dinas perhubungan Probolinggo memiliki program yakni event atau lomba untuk kru bus yang patuh dan tidak melanggar aturan yang ditetapkan, yang mana selanjutnya akan diberikan hadiah tersendiri. Budihardjo menambahkan untuk pemberian sosialisasi kepada masyarakat terkait standar pelayanan minimal hanya sebatas penerapan tarif perjalanan dimana hal tersebut dilakukan dengan memberikan batas atas maupun batas bawah tarif yang ditempel didalam bus.

⁴² Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

Kepala UPTD terminal Bayuangga Budihardjo menambahkan bahwasannya “Dalam melakukan sosialisasi kebijakan dilakukan dengan proses surat menyurat secara langsung ke perusahaan dan juga biasanya dilakukan koordinasi dari berbagai pihak PO otobus yang selanjutnya diberi pembinaan untuk disampaikan kepada perusahaan dan kru bus yang bertugas.⁴³ ”Sri Wahyuni selaku penumpang bus Akas Group yang melakukan singgah di terminal Bayuangga dari Jember ke Surabaya ketika ditanya pengetahuan standar pelayanan bus mengatakan “kurang mengerti, yang saya tau hanya informasi arah tujuan trayek bus dan tarif bus yang akan saya tumpangi. Selebihnya saya tidak pernah membacanya”.⁴⁴

Hal tersebut sesuai dengan beberapa narasumber yang diwawancarai dalam penelitian ini, selain bapak kepala terminal Bayuangga, hampir semua narasumber belum mengetahui terkait pengaturan standar pelayanan minimal bus antarkota. Fakta tersebut berdasarkan hasil observasi disekitar terminal Bayuangga memang benar adanya, bahwasannya disekeliling terminal tidak ditemukan informasi perihal standar pelayanan minimal. Akan tetapi yang ditemui yakni perihal informasi trayek baik arah tujuan maupun loket pembelian tiket penumpang. Seharusnya standar pelayanan minimal dipublikasikan ke masyarakat luas karena hal tersebut merupakan pendekatan proses, seharusnya dilakukan sesuai dengan prosedur pelayanan yang diatur oleh Undang-Undang.

⁴³ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

⁴⁴ Sri Wahyuni, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

Berdasarkan apa yang sudah diatur, maka seharusnya isi dari standar pelayanan dapat ditemukan secara mudah, luas dan jelas baik secara elektronik maupun non elektronik. Akan tetapi fakta yang ada dilapangan masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui dari isi standar pelayanan minimal bus antarkota. Yang dilakukan oleh dinas perhubungan Probolinggo dan UPTD terminal Bayuanggaa terkait sosialisasi dan peningkatan pelayanan tidak spesifik terkait pengaturan standar pelayanan. sehingga dapat dikatakan dalam pendekatan proses pengimplementasian standar pelayanan minimal bus antarkota belum dikatakan efektif. Efektifitas Berdasarkan Pendekatan Input Pendekatan yang selanjutnya yakni dengan pendekatan sumber, hal itu merupakan pendekatan ini mengukur efektivitas dari sisi input.

Berdasarkan data yang diperoleh dari informan salah satu penumpang bus AKAP, bahwasannya masih ada pelanggaran laik jalan yang dilakukan oleh bus anarkota antarprovinsi (AKAP) trayek dari Denpasar ke Surabaya. Maka dengan demikian, masih perlunya evaluasi terkait kinerja bus guna untuk bereaksi serta menyesuaikan diri dengan kondisi dilapangan. Sehingga kedepannya, penerapan standar pelayanan minimal bus AKAP maupun bus AKDP (Antarkota Dalam Provinsi) dapat berjalan dengan baik. Hal tersebut merupakan bentuk efektivitas dilihat dari sisi input, dengan mengukur keberhasilan organisasi publik dalam mendapatkan sumber-sumber yang dibutuhkan, kemampuan memanfaatkan lingkungan, menginterpretasikan lingkungan, kemampuan memelihara

kegiatan organisasi dan kemampuan untuk bereaksi serta menyesuaikan diri dengan lingkungan.⁴⁵

Kepala UPTD terminal Bayuangga Kota Probolinggo ketika diwawancarai memberikan keterangan bahwasannya evaluasi terhadap kinerja pelayanan masyarakat, yang mana evaluasi selalu dilakukan dalam jangka waktu satu hingga dua bulan sekali. Berdasarkan evaluasi kinerja pelayanan tersebut baik UPTD terminal Bayuangga Kota Probolinggo membuka berbagai upaya, yang diantaranya yakni membuka laporan aduan masyarakat dan kotak saran disekitar terminal Bayuangga kota Probolinggo Budihardjo memberikan penjelasan bahwasannya “Terkait laporan pelanggaran dan ketidaksesuaian pelayanan, petugas terminal Bayuangga membuka kotak saran atau kotak laporan dengan dibarengi informasi yang akurat seperti nomor tiket, foto pelanggaran dan detil bus yang melanggar, yang selanjutnya akan dilakukan penindakan.”⁴⁶

Budihardjo selaku kepala terminal Bayuangga Kota Probolinggo (sub koordinator bidang lalulintas dan angkutan jalan) juga berpendapat bahwasannya, “Dalam penerapannya jika ditemukan pelanggaran terkait penerapan standar pelayanan minimal, dinas perhubungan Kota Probolinggo tetap membuka laporan keluhan masyarakat di web keluhan warga Probolinggo.”Beberapa hal yang diterapkan oleh UPTD terminal

⁴⁵ Riska Firdaus, “Efektivitas Pelayanan Administrasi di Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) I Lagaligo Kabupaten Luwu Timur,” Jurnal I La Galigo Public Administration Journal, No. 2 (2019) <http://dx.doi.org/10.35914/ilagaligo.274>

⁴⁶ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024)

Bayuangga Kota Probolinggo sebagaimana dari wawancara diatas bahwasanya menyediakan berbagai bentuk layanan aduan baik dari non elektronik yakni kotak saran disekitar terminal Bayuangga, dan juga elektronik yang ada di website aduan warga Probolinggo. Hal tersebut merupakan perwujudan sistem informasi pengelolaan pengaduan yang dilakukan dalam penyelenggaraan pelayanan publik.⁴⁷

Terhadap berbagai tindakan yang melanggar kewajiban di bidang lalu lintas dan angkutan Bus, dapat dikenai sanksi secara administratif, juga sanksi pidana. Sanksi pidana ini mempertegas upaya pemberian perlindungan hukum secara represif. kerugian karena suatu kecelakaan di jalan. Pemenuhan hak penumpang dimaksud dapat berupa pemberian santunan dan atau ganti rugi. Meskipun sudah ada perlindungan hukum secara preventif maupun represif, berbagai peristiwa kecelakaan dalam penyelenggaraan angkutan tetap terjadi. Dalam hal tersebut, secara yuridis formal penumpang yang menderita kerugian dimungkinkan untuk mendapatkan beberapa perlindungan hukum secara kuratif menurut UU No. 22 Tahun 2009.⁴⁸

Pertanggung jawaban kecelakaan penumpang Bus ini masuk dalam jenis asuransi wajib, seperti pendapat yang dikemukakan oleh Emmy Pangaribuan Simanjuntak ''karena ada salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain dalam mengadakan pertanggung jawaban itu''. Pihak yang

⁴⁷ Budihardjo, wawancara, (Probolinggo, 19 Februari 2024).

⁴⁸ "UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan"

mewajibkan ini biasanya ialah pihak pemerintah, tetapi tidak selalu dimonopoli pemerintah⁴⁹. Ditinjau dari sudut pandang tujuan pertanggungungan ini yaitu untuk melindungi masyarakat, maka sebenarnya bahwa pertanggungungan yang diatur dalam UU No. 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang dapat disebut pertanggungungan sosial⁵⁰.

Penyelenggaraan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang sangat dibutuhkan salah satunya pada angkutan perkotaan guna menjamin terpenuhinya hak pengguna jasa ang kot secara aman, nyaman dan terjangkau yang bertolak ukur pada tingkat pelayanan yang mempertemukan tingkat kepentingan dari berbagai pihak terkait. Hakikat pelayanan publik adalah pelayanan yang diberikan pemerintah sebagai abdi masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban pemerintah kepada masyarakat.⁵¹ Dalam memastikan terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, yaitu untuk trayek perkotaan yang berada dalam satu wilayah kota dilakukan pemeriksaan fisik oleh walikota. Jika pemeriksaan fisik kendaraan bermotor umum telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, maka Direktur

⁴⁹ Emmy Pangaribuan Simanjutak, *Pertanggungungan Wajib/Sosial – Undang-Undang No. 33 dan 34 Tahun 1964*(Yogyakarta : Seksi Hukum Dagang, Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, 1980) https://books.google.co.id/books/about/Pertanggungungan_wajib_sosial.html?id=n5SDGwAACAAJ&redir_esc=y

⁵⁰ “UU No. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang”

⁵¹ Basuki, “Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan,” Jurnal Transportasi, no. 1 (2008) <https://doi.org/10.26593/jtrans.v8i1.1833.%25p>

Jenderal, gubernur, atau bupati/walikota memberikan stiker Standar Pelayanan Minimal sebagai bukti bahwa kendaraan bermotor umum telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang ditempel ada pintu samping depan sebelah kiri Oleh petugas yang ditunjuk, masa berlaku stiker tersebut selama satu tahun sejak tanggal penempelan. Setiap enam bulan dilakukan evaluasi dan monitoring secara berkala dengan dibentuk sebuah tim yang terdiri dari teknis, hukum, dan asosiasi angkutan umum. Bapak Budihardjo menambahkan pada saat setelah dilakukan pemeriksaan kendaraan, jika ditemukan kendaraan bus yang tidak layak jalan, biasanya bus tersebut disuruh kembali ke pool/garasi.

Aspek pertama dalam Standar Pelayanan Minimal pasal 2 Permenhub No.98 Tahun 2013 adalah aspek keamanan. Dalam pasal Permenhub No.98 Tahun 2013, aspek keamanan terdiri dari tujuh jenis standar pelayanan minimal. Aspek pertama tentang tiket penumpang, kedua tentang tanda pengenalan bagasi, ketiga tentang lampu tanda bahaya, keempat tentang daftar penumpang, kelima tentang tanda pengenalan awak kendaraan, keenam tentang Informasi gangguan keamanan, dan terakhir tentang informasi trayek serta identitas kendaraan.⁵²

⁵² “Permenhub No.98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek”

C. Tinjauan Maqashid Syariah terhadap Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal sangat penting karena bertujuan untuk memberikan rasa aman kepada penumpang, serta untuk mencapai kebaikan (*khair*) dan menghindari tindakan yang berbahaya (*dharar*) dan dapat menyebabkan kerusakan. Segala sesuatu yang bisa mengancam keselamatan jiwa dianggap terlarang. Prinsip ini sejalan dengan prinsip-prinsip hukum dalam konteks *fiqhiyyah*. Bentuk pemeliharaan untuk mencapai kemaslahatan disebut dengan *dharuriyyah khamsah*, yaitu menjaga agama (*hifdz al din*), menjaga jiwa (*hifdz al nafs*), menjaga akal (*hifdz al-aql*), menjaga keturunan (*hifdz al nasb*), dan menjaga harta (*hifdz al mal*).

Dalam aktivitas ekonomi, jika tidak menimbulkan bahaya (*dharar*) terhadap salah satu dari lima tujuan tersebut, maka hal itu dianggap sebagai masalah. Pentingnya mempelajari maqashid syari'ah adalah untuk melindungi agama, jiwa, akal, keturunan, harta benda, dan kehormatan. Setiap bentuk aktivitas ekonomi yang dihalalkan oleh Al-Qur'an dan Sunnah merupakan kebaikan (*maslahah*), karena aktivitas tersebut memberikan manfaat bagi kehidupan manusia dengan menjaga *dharuriyyah khamsah*. Sebaliknya, segala sesuatu yang dilarang dalam nash akan membawa kemudharatan.

Dalam pembahasan ini yang akan menjadi tujuan pembahasan adalah bagaimana jika bus yang kita naiki tidak memenuhi aspek keamanan,

berkaitan dengan standar pelayanan menurut Permenhub No.98 tahun 2013. Oleh karena itu dalam pembahasan ini menggunakan dua pendekatan, yaitu pendekatan perlindungan terhadap jiwa (*hifdz al-nafs*) dan pendekatan perlindungan terhadap harta (*hifdz al-mal*). Dua pendekatan ini, dapat dicapai dengan memperhatikan aspek keamanan standar pelayanan minimal pada Permenhub No.98 tahun 2013. Ini sejalan dengan ajaran Islam yang menekankan pentingnya menjaga hak-hak manusia dan menghindari potensi bahaya yang bisa mengancam nyawa dan harta sesuai dengan nilai-nilai agama.

Dalam konteks aktivitas ekonomi, jika tidak menyebabkan bahaya pada salah satu dari lima tujuan tersebut, maka hal itu dianggap sebagai masalah. Semua jenis aktivitas ekonomi yang diizinkan oleh Al-Qur'an dan sunnah dianggap sebagai masalah karena akan memberikan manfaat bagi kehidupan manusia dengan melindungi dharuriyyat khamisah. Sebaliknya, segala sesuatu yang dilarang dalam nash akan mendatangkan kerugian.

Tiket penumpang, termasuk *hifdz al-mal* karena berkaitan dengan pembayaran yang memuat besaran tarif penumpang. Dengan adanya tiket ini, dapat menjadi bukti pada saat ditanyakan oleh kondektur yang lupa. Kemudian terkait tanda pengenalan bagasi, termasuk *hifdz al-nafs* dan *hifdz al-mal*. Termasuk *hifdz al-mal* karena ketika pada saat pencarian barang di bagasi, tidak bertukar dengan orang lain. Juga termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan, maka dapat

mengidentifikasi barang korban dengan mudah. Lampu tanda bahaya termasuk kedalam *hifdz al-nafs*, karena menyangkut keselamatan jiwa penumpang, kru bus, dan pengemudi bus.

Daftar penumpang (manifes) termasuk *hifdz al-nafs* dan *hifdz al-mal*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan, maka dapat mengidentifikasi korban dengan mudah. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena memudahkan kondektur bus untuk mengecek atau memastikan jumlah penumpang yang duduk dengan tiket yang sudah diberikan. Tanda pengenalan awak kendaraan, termasuk *hifdz al-nafs*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan, maka dapat mengidentifikasi korban dengan mudah.

Informasi gangguan keamanan termasuk *hifdz al-nafs* dan *hifdz al-mal*. Termasuk *hifdz al-mal* karena ketika pada saat terjadi pencurian-pencopetan dalam bus, dapat segera menghubungi nomor pengaduan yang sudah tertera. Termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti pengemudi ugal-ugalan yang dapat membahayakan jiwa, bisa langsung dengan cepat melaporkannya. Informasi trayek dan identitas kendaraan termasuk *hidzi al-nafs* dan *hifdz al-mal*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan, maka dapat memudahkan dalam pencariannya. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena memudahkan penumpang untuk mencari tahu bus yang dipilih sesuai rute

perjalanannya.

Kondisi fisik pengemudi termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait jiwa pengemudi bus yang dapat mempengaruhi keselamatan penumpang. Jika pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental, bus akan aman dalam perjalanannya. Kompetensi pengemudi termasuk *hifdz al-mal* karena terkait dengan pengetahuan pengemudi mengenali rute perjalanan. Hal ini dapat berpengaruh pada waktu dan jarak perjalanan yang dipilih oleh penumpang bus. Jam istirahat pengemudi termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait jiwa pengemudi bus yang dapat mempengaruhi keselamatan penumpang. Lampu senter termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait keselamatan penumpang pada saat darurat.

Alat pemukul atau pemecah kaca (martil) termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait keselamatan penumpang pada saat kendaraan dalam kondisi darurat. Alat pemadam api ringan (APAR) termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait keselamatan penumpang. Sebagai bentuk penanganan pertama pada saat kendaraan dalam kondisi kebakaran. Fasilitas kesehatan termasuk *hifdz al-nafs*, karena terkait keselamatan penumpang pada saat penanganan pertama dalam kondisi kecelakaan.

Buku panduan penumpang termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti pengemudi kecelakaan atau kondisi darurat lainnya yang dapat membahayakan jiwa, bisa langsung dengan cepat melaporkannya. Didalam buku panduan penumpang juga berisi do'a pada

saat perjalanan yang membuat jiwa kita untuk selalau mendekatkan diri kepada Allah. Pintu darurat termasuk *hifdz al-mal* dan *hifdz al-nafs* . Termasuk *hifdz al-mal* karena apabila ada pencopetan, penumpang bisa langsung keluar untuk melindungi hartanya. Termasuk *hifdz al-nafs* karena jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan, seperti kecelakaan, maka dapat mengidentifikasi korban dengan mudah.

Pintu keluar dan atau masuk penumpang termasuk *hifdz al-nafs* karena harus tertutup pada saat kendaraan berjalan. Hal ini berpengaruh pada keselamatan penumpang. Ketika ada penumpang yang baru masuk ke bus dan masih berada didekat pintu sedangkan bus sudah berjalan dapat membahayakan penumpang. Ban termasuk *hifdzi al-nafs* dan *hifdzi al-mal*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena terkait dengan keselamatan penumpang. Jika ban tidak sesuai dengan standar pelayanan minimal yang mengharuskan ban depan tidak boleh menggunakan ban vulkanisir, maka dapat membahayakan penumpang. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena berhubungan dengan harta, jika terjadi kecelakaan dapat mengakibatkan rusaknya bus. Rel korden (gorden) di jendela termasuk *hifdzi al-nafs* karena berkaitan dengan keadaan darurat.

Alat pembatas kecepatan termasuk *hifdz al-nafs* dan *hifdzi al-mal*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena terkait dengan keselamatan penumpang. Jika tidak ada alat pembatas kecepatan, maka dapat membahayakan penumpang. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena berhubungan dengan harta, jika terjadi

kecelakaan dapat mengakibatkan rusaknya bus. Pegangan tangan (hand grip) termasuk *hifdzi al-nafs* karena dengan adanya pegangan tangan (hand grip) pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar (gang) berpengaruh pada keselamatan penumpang. Apabila ada pengereman mendadak penumpang dalam keadaan aman dengan memegang pegangan tangan (hand grip).

Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang, termasuk *hifdzi al-nafs* karena berkaitan dengan jiwa. Terpasangnya pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang mendorong pengemudi lebih bertanggung jawab terhadap penumpang dalam mengoperasikan kendaraan. Kelistrikan untuk audiovisual yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI) termasuk *hifdzi al-mal* karena berkaitan dengan harta.

Sabuk Keselamatan termasuk *hifdz al-nafs* karena berkaitan dengan keselamatan jiwa. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool) termasuk *hifdzi al-nafs* karena berkaitan dengan keselamatan jiwa. Memastikan kendaraan terpelihara dan terawat termasuk bagian untuk mewujudkan kendaraan yang aman untuk dinaiki. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan termasuk *hifdz al-nafs* karena berkaitan dengan keselamatan jiwa. Memastikan kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SOP) termasuk bagian untuk mewujudkan kendaraan yang aman untuk dinaiki. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena berhubungan dengan harta,

jika terjadi kecelakaan dikarenakan kondisi kendaraan belum siap guna operasi (SOP) dapat mengakibatkan rusaknya bus.

Asuransi kecelakaan lalu lintas termasuk *hifdz al-nafs* dan *hifdz al-mal*. Termasuk *hifdz al-nafs* karena terkait dengan jiwa penumpang yang menjadi korban jika terjadi kecelakaan. Jika tidak ada alat pembatas kecepatan, maka dapat membahayakan penumpang. Juga termasuk *hifdz al-mal* karena berhubungan dengan harta, karena asuransi ini menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan.

Setelah mengklasifikasikan standar pelayanan minimal ke dalam dua jenis pemeliharaan *maqashid syariah*, umat Islam dapat lebih mudah mendalami untuk menggali hikmah di balik setiap perintah dan larangan dalam agama. Mereka juga akan menyadari bahwa setiap ketentuan syari'ah bertujuan untuk kemaslahatan umat manusia secara keseluruhan. Dalam pengimplementasiannya, masih banyak bus yang belum menerapkan standar pelayanan minimal terkait aspek keamanan ini. Hal ini mendefinisikan bahwa pengimplementasian tersebut belum sesuai dengan prinsip *maqashid syariah* yaitu *hifdz al nafs* dan *hifdz al mal*, dimana harusnya bus yang dinaiki memenuhi aspek pemeliharaan jiwa dan harta.

Pengimplementasian standar pelayanan minimal dalam *Maqashid syariah* ini dapat menjadi acuan atau patokan untuk lebih bisa sejalan dengan ajaran Islam yang menekankan pentingnya menjaga hak-hak

manusia dan menghindari potensi bahaya yang bisa mengancam jiwa dan harta. Terdapat hak Allah dan hak Mukallaf, yakni hukum Islam yang mencakup kemaslahatan umum (*Ammah*) dan kemaslahatan khusus (*Khashshah*). Kemaslahatan khusus contohnya seperti yang terdapat dalam Permenhub No. 98 Tahun 2013. Sementara itu, kemaslahatan umum termasuk hak Allah yang terdapat dalam kemaslahatan tersebut, sehingga berkaitan dengan syariat maupun individu. Sebagai umat muslim, juga harus menghindari adanya kemudharatan yang dapat mengganggu manusia lain dalam melakukan semua aktifitas dalam kehidupan sehari-hari.

Dengan memahami *maqashid syariah*, umat Islam dapat lebih mudah mendalami untuk menggali hikmah di balik setiap perintah dan larangan dalam agama. Mereka juga akan menyadari bahwa setiap ketentuan syari'ah bertujuan untuk kemaslahatan umat manusia secara keseluruhan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil data penelitian yang berupa wawancara dan observasi atau pengamatan langsung di terminal Bayuangga Kota Probolinggo tentang Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo), dan kemudian dianalisa oleh peneliti. Maka dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Dalam pengimplementasian Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait aspek keamanan standar pelayanan minimal bus antarkota di terminal Bayuangga Kota Probolinggo, peneliti mensurvei empat bus dengan empat jenis PO bus yang berbeda. Jenis PO bus yang telah disurvei dan diteliti yaitu, PO Akas Group, PO Ladju, PO Jawa Indah, dan PO Sabar Indah. Untuk empat PO Bus yang sudah diteliti, masih terdapat hal-hal yang belum terpenuhi. Dua hal yang belum terpenuhi yaitu terkait tanda pengenal bagasi dan daftar penumpang. Dua jenis aspek keamanan yang sudah terpenuhi, yaitu tiket penumpang dan identitas kendaraan. PO bus Akas Group tidak memenuhi standar pelayanan minimal pada jenis aspek keamanan tanda pengenal bagasi, daftar penumpang, dan informasi trayek. PO bus Ladju tidak memenuhi standar pelayanan minimal pada jenis aspek keamanan tanda pengenal bagasi, daftar penumpang, tanda pengenal awak kendaraan, dan

informasi gangguan keamanan. PO bus Jawa Indah tidak memenuhi standar pelayanan minimal pada jenis aspek keamanan tanda pengenal bagasi, lampu tanda bahaya, daftar penumpang, tanda pengenal awak kendaraan, dan informasi gangguan keamanan. PO bus Sabar Indah tidak memenuhi standar pelayanan minimal pada jenis aspek keamanan tanda pengenal bagasi, daftar penumpang, tanda pengenal awak kendaraan, dan informasi trayek. Jenis aspek keamanan yang terpenuhi oleh keempat PO bus yang telah peneliti survei dan teliti yaitu tiket penumpang dan identitas kendaraan.

2. Berdasarkan maqashid syari'ah, angkutan bus yang tidak menerapkan standar pelayanan minimal sesuai dengan Permenhub No. 98 Tahun 2013 belum bisa dikatakan memenuhi pemeliharaan terhadap jiwa (hifdz al-nash) dan pemeliharaan terhadap harta (hifdz al-mal). Pemeliharaan terhadap jiwa (hifdz al-nash) penting karena kurangnya standar pelayanan dapat mengganggu keamanan dan mengancam keselamatan penumpang bus. Selain itu, pemeliharaan terhadap harta (hifdz al-mal) juga penting, karena jika standar pelayanan bus belum diterapkan, dapat mengakibatkan kerugian harta bagi penumpang bus.

B. Saran

Untuk memastikan penegakan hukum yang efektif dalam melindungi keamanan penumpang bus, penulis mengajukan beberapa saran sebagai berikut:

1. Perlu adanya intensitas edukasi, penyuluhan, sosialisasi, dan

pembinaan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Probolinggo yang bekerjasama dengan pihak Terminal Bayuangga kepada semua Kru Bus di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo. Dan perlu diadakan survei dan pengecekan terhadap kondisi semua bus di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo

2. Untuk masyarakat yang ingin bepergian dengan angkutan bus, harus melakukan pengecekan terhadap bus yang akan dinaiki. Dan penumpang bus juga harus paham tentang aspek keamanan yang ada dalam standar pelayanan minimal angkutan, paling tidak penumpang harus mengetahui informasi keamanan terkait bus yang akan dinaiki.

DAFTAR PUSTAKA

- Adiyanta, F. C. Susila. "Hukum dan Studi Penelitian Empiris: Penggunaan Metode Survey sebagai Instrumen Penelitian Hukum Empiris." *Administrative Law and Governance Journal* 2, no. 4 (2019): 697–709. <https://doi.org/10.14710/alj.v2i4.697-709>
- Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi, Andiyan, dan Shendy Irawan. "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1." *Jurnal Komposit* 6, no. 1 (2022): 13. <https://doi.org/10.32832/komposit.v6i1.6697>
- Basuki, Imam. "Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan," *Jurnal Transportasi*, no. 1 (2008) <https://doi.org/10.26593/jtrans.v8i1.1833>. %p
- Kornelius, Benuf, dan Muhamad Azhar. "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer." *Gema Keadilan*, no. 1 (2020): 20–33 <https://doi.org/10.14710/gk.2020.7504>
- Boemiya, Helmy, dan Miftahus Surur. "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021." *Jurnal Pamator : Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo* 15, no. 2 (2022): 104–121 <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>.
- Busryo. *Maqashid al-syaria'ah*. Jakarta Timur: Pramediagroup, 2019.
- Wijaya, Abdi. "Cara Memahami Maqashid Maqashid al Syariah.
- Tan, David. "Metode Penelitian Hukum: Mengupas Dan Mengulas Metodologi Dalam Menyelenggarakan Penelitian Hukum." *Nusantara : Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial* Vol 8 No 8 Tahun (2021): 2463–2478 <https://doi.org/DOI : 10.31604/jips.v8i8.2021.2463-2478>.
- Rayanti, Dina. «Penumpang Bus PO Budiman Kehilangan iPad dan Laptop, Diganti Buku-Air Mineral.» *detik.com*, Jan 27, 2024. <https://oto.detik.com/catatan-pengendara/d-7173038/penumpang-bus-po-budiman-kehilangan-ipad-dan-laptop-diganti-buku-air-mineral>.

- Zainuddin, Muslim. *Menelisik Keberadaan Mukim Di Aceh Suatu Pendekatan historis, sosiologis dan Yuridis*. Banda Aceh : Ar-Raniry Press bekerja sama dengan Naskah Aceh.
- Pangaribuan Simanjutak, Emmy. *Pertanggung Jawaban Sosial – Undang-Undang No. 33 dan 34 Tahun 1964*. Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum, Universitas Gadjah Mada, 1974.
- Firman, Sudiarto, dan Yudhi Setiawan. “Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pengguna Jasa Angkutan Yang Dipindahkan Ke Bus Lain Dalam Keadaan Darurat (Studi Di PT. Titian Mas).” *Commerce Law*, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.29303/commercelaw.v2i1.1366>.
- Nur Falinda, Hana, dan Arikha Saputra. “Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.” *Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum*, no. 6 (2022). <https://doi.org/10.24269/lis.v6i2.5624>.
- Astawa, I Ketut, Nyoman Meirejeki , dan Putu Tika Virginiya. *Metodologi Penelitian Pendekatan Praktis Dalam Penelitian Untuk Mahasiswa D4/S1 Terapan*. Eureka Media Aksara, <https://repository.penerbiteureka.com/media/publications/560921-metodologi-penelitian-pendekatan-praktis-7b17afcf.pdf>.
- Primahardani, Indra. “Tanggung Jawab Pelaku Usaha Transportasi Bus Terhadap Kerugian Konsumen Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Pt. Mmc Tour Dan Travel Pekanbaru).” *Jurnal Randai* 1, No. 1 (2020): 21–33. <https://doi.org/10.31258/Randai.1.1.P.21-33>.
- Anshori, Luthfi. «Ini Hasil Investigasi PO Rosalia Indah soal Barang Hilang di Bus» Dec 27.2023. <https://oto.detik.com/berita/d-7111039/ini-hasil-investigasi-po-rosalia-indah-soal-barang-hilang-di-bus>.
- “Maqasid Al-Syariah Menurut Jasser Auda (Pendekatan Sistem dalam Hukum Islam),”
- Munir, Misbahul dan Djalakuddin. *Ekonomi Qur’ani*. Malang: Uin Maliki Press, 2016.

- Nuriyanto. “Penyelenggaraan Pelayanan Publik Di Indonesia, Sudahkah Berlandaskan Konsep ‘Welfare State’?” *Jurnal Konstitusi* 11. <https://media.neliti.com/media/publications/108607-ID-penyelenggaraan-pelayanan-publik-di-indo.pdf>.
- “Permenhub No.29 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek”
- “Permenhub No.98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.”.
- “Permenhub No. 15 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek”
- Mandalia, Pety Sikka. Hanafi Arief, Faris Ali Sidqi. “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan,” <http://eprints.uniska-bjm.ac.id/6091/>.
- Ali, Zainuddin. *Metode Penelitian Hukum*. Sinar Grafika.
- Raco, Jozef. “Metode penelitian kualitatif: jenis, karakteristik dan keunggulannya.” Preprint. Open Science Framework, 18 Juli 2018. <https://doi.org/10.31219/osf.io/mfzuj>.
- Firdaus, Riska. “Efektivitas Pelayanan Administrasi Di Rumah Sakit Umum Daerah (Rsud) I Lagaligo Kabupaten Luwu Timur.” *Jurnal I La Galigo Public Administration Journal* 2 <https://ojs.unanda.ac.id/index.php/ilagaligo/article/view/274/231>.
- Eka Lestari, Sulistyani. Sugiyanto. “Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota.” *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 24, no. 1 (27 Juni 2022): 51–61. <https://doi.org/10.25104/jptd.v24i1.2100>.
- Toriquddin, Moh. “Teori Maqâshid Syarî’ah Perspektif Al-Syatibi” *De Jure: Jurnal Hukum dan Syar’iah* 6, no. 1 (30 Juni 2014). <https://doi.org/10.18860/j-fsh.v6i1.3190>.
- “UU No. 25 tahun 2009 tentang pelayanan publik”

“UU No. 33 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang”

“UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”

Widiyanti, Dwi. “Analisis Kinerja Pengoperasian Dan Pelayanan Bus Antar Kota Antar Provinsi (Akap) (Studi Kasus Pada Biro Perjalanan Umum (Bpu) ‘Rosalian Indah).” *Jurnal Penelitian Transportasi Darat* 18, no. 1 (2017): 63. <https://doi.org/10.25104/jptd.v18i1.111>.

LAMPIRAN

Lampiran Surat Pra-Penelitian

**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA**
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399 Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id> E-mail: syariah@uin-malang.ac.id

Nomor : B- 6239 /F.Sy.1/TL.01/08/2023
Hal : **Pra-Penelitian** Malang, 05 September 2023

Kepada Yth.
Kepala Terminal Bayuangga Kota Probolinggo
Jl.Raya Bromo,Triwung Lor,Kecamatan Kademangan,Kota Probolinggo

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Pricilia Triska Febrianti
NIM : 200202110113
Fakultas : Syariah
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan *Pra Research* dengan judul :
Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan Antarprovinsi dalam Permenhub No.29 tahun 2015 (Studi di Terminal Bayuangga), pada instansi yang Bapak/Tbu Pimpin.

Demikian, atas perhatian dan perkenan Bapak/Tbu disampaikan terima kasih.

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

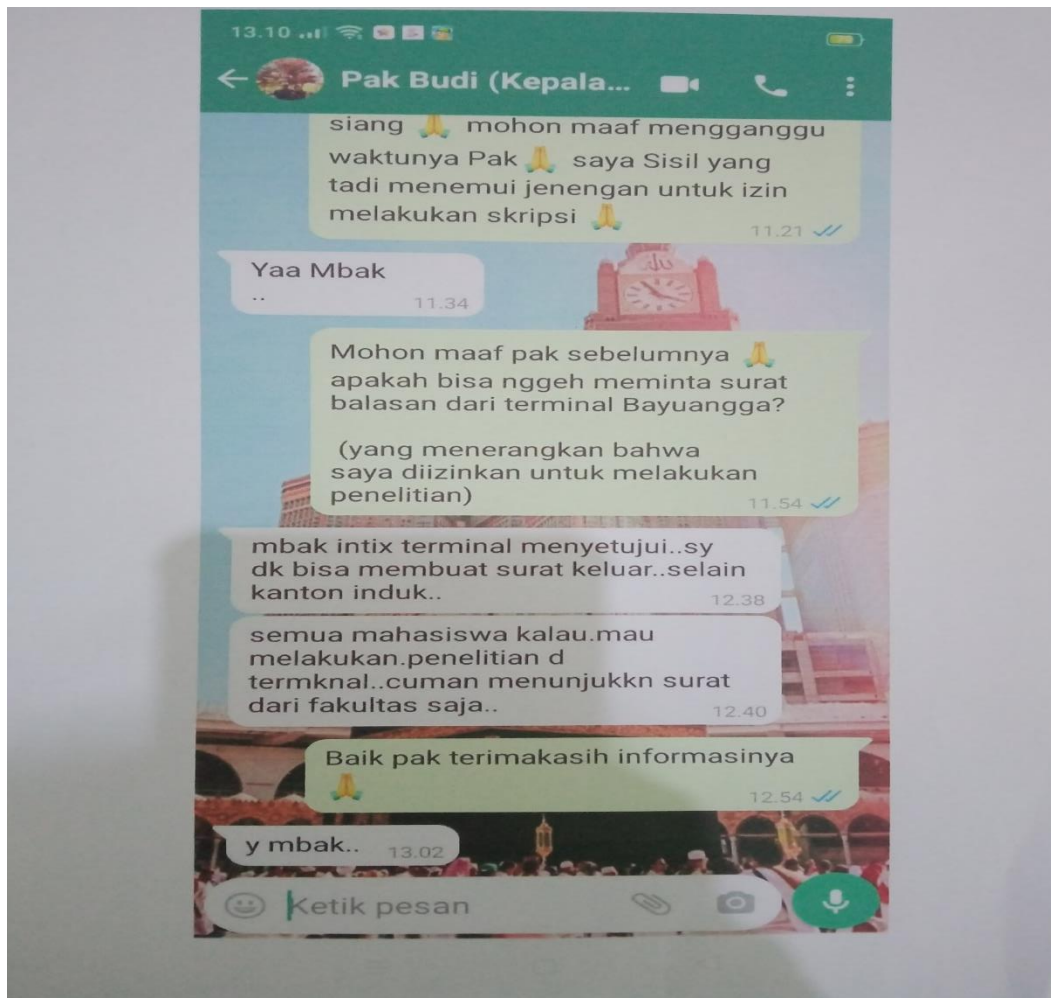
Scan Untuk Verifikasi




Dekan
Anggota Dekan Bidang Akademik
Muhammad Mohamudi

Tembusan :

- 1.Dekan
- 2.Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah
- 3.Kabag. Tata Usaha



Lampiran Dokumentasi Wawancara



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



A. Identitas Diri

Nama	Pricilia Triska Febrianti
Jenis Kelamin	Perempuan
Agama	Islam
Perguruan Tinggi	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
Jurusan	Hukum Ekonomi Syariah
Alamat	RT 003 RW 003, Dusun Polai, Desa Watestani, Kecamatan Nguling, Kabupaten Pasuruan
Nomor Handphone	089612833645
Email	priciliatriska@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan Formal

TK Tunas Harapan	Tahun 2006-2008
SDN Watestani 1	Tahun 2008-2014
SMPN 1 Nguling	Tahun 2014-2017
MAN 2 Kota Probolinggo	Tahun 2017-2020
Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang	Tahun 2020-2024