

**IMPLEMENTASI PERMENHUB PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021
TENTANG KRITERIA DAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM**

(Studi di PO Nori Trans)

SKRIPSI

OLEH:

RIZQY SADINO

NIM: 210202110178



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2025**

**IMPLEMENTASI PERMENHUB PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021
TENTANG KRITERIA DAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM**

(Studi di PO Nori Trans)

SKRIPSI

OLEH:

RIZQY SADINO

NIM: 210202110178



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2025**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul: **"IMPLEMENTASI PERMENHUB PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021 TENTANG KRITERIA DAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (Studi di PO Nori Trans)"**. 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 mendapatkan predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 18 Juni 2025

Penulis,



Rizqy Sadino
NIM 210202110178

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Rizqy Sadino NIM 210202110178
Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Maulana
Malik Ibrahim Malang dengan judul : **IMPLEMENTASI PERMENHUB
PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021 TENTANG KRITERIA DAN
PELAYANAN ANGKUTAN UMUM (Studi di PO Nori Trans)**

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

Malang, 18 Juni 2025

Mengetahui,
Ketua Program Studi

Dosen Pembimbing

Hukum Ekonomi Syariah



Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP. 197408192000031002



Hersila Astari Pitaloka, M.Pd.
NIP. 199208112023212050

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi saudara Rizqy Sadino NIM. 210202110178 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

IMPLEMENTASI PERMENHUB PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021 TENTANG KRITERIA DAN PELAYANAN ANGKUTAN UMUM

(Studi Di PO Nori Trans)

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada 13 Juni 2025.

Dengan Penguji :

1. Dr. Khoirul Hidayah, M.H.
NIP. 197805242009122003


(.....)
Ketua

2. Dwi Fidhayanti, M.H.
NIP. 199103132019032036

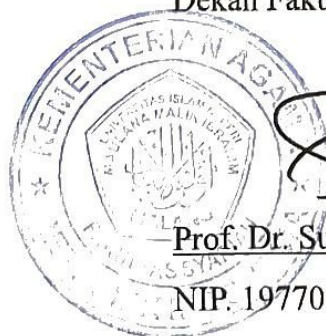

(.....)
Penguji Utama

3. Hersila Astari Pitaloka, M.Pd.
NIP. 199208112023212050


(.....)
Sekertaris

Malang, 18 Juni 2025

Dekan Fakultas Syariah

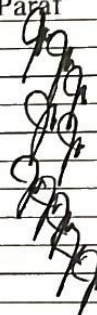


Prof. Dr. Sudirman, MA., CAHRM.

NIP. 197708222005011003

BUKTI KONSULTASI

Nama : Rizqy Sadino
NIM : 210202110178
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Hersila Astari Pitaloka, M.Pd.
Judul Skripsi : Implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021
Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum (Studi di PO
Nori Trans)

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Sabtu, 12 April 2025	Konsultasi Judul	
2	Sabtu, 12 April 2025	Revisi Judul	
3	Sabtu, 22 April 2025	Seminar Proposal	
4	Kamis, 01 Mei 2025	Persiapan Seminar Proposal	
5	Rabu, 21 Mei 2025	Revisi Seminar Proposal	
6	Jumat, 23 Mei 2025	Bab IV	
7	Sabtu, 24 Mei 2025	Revisi Bab IV	
8	Minggu, 25 Mei 2025	Bab V	
9	Senin, 26 Mei 2025	Revisi Bab IV dan Bab V	
10	Selasa, 27 Mei 2025	Acc Proposal Skripsi	

Malang, 18 Juni 2025

Mengetahui,

Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah



Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP. 19740819200031002

MOTTO

مَنْ تَأْتَى نَالَ مَا تَمَنَّى

Man taanna naa la maa tamanna

“Barang siapa yang berhati-hati maka dia akan mendapatkan apa yang dia impikan.”

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alamin, Puji Syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat dan hidayahnya kepada penulis untuk menyelesaikan skripsi yang berjudul:

IMPLEMENTASI PERMENHUB PASAL 7 NOMOR 83 TAHUN 2021 TENTANG KRITERIA DAN PELAYANAN UMUM ANGKUTAN UMUM (STUDI DI PO NORI TRANS)

Penulis dapat menyelesaikannya tugas ahir ini dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan cahaya kepada kita dalam menjalani kehidupan ini sesuai syar'i. Dengan mengikuti beliau, semoga kita termasuk golongan orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di yaumul hisab nanti.

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

1. Bapak Prof. Dr. M. Zainuddin, MA, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Bapak Prof. Dr. Sudirman, MA., CAHRM., selaku Dekan Fakultas

Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Ibu Kurniasih Bahagiati, M.H, selaku dosen wali saya, yang banyak mengajarkan saya tentang hal inspiratif.
4. Ibu Hersila Astari Pitaloka, M. Pd, sebagai dosen pembimbing skripsi penulis, yang telah memberikan arahan dan bimbingan untuk dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan ilmu kepada kami semua dengan niat yang Ikhlas. Semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
6. Kepada kedua Orang Tua yang tetap memberikan dukungan, doa, kasih sayang yang tidak pernah lepas, dan selalu membimbing penulis menjadi lebih baik.
8. Ucapan terima kasih kepada Mahasiswi Universitas Muhammadiyah Malang Jurusan Hukum, Shafira Maulidina Pertiwi, sosok yang selalu memberikan dukungan dan memberikan semangat kepada Penulis sehingga bisa menyelesaikan Penelitian ini.
7. Ucapan terima kasih yang tulus juga penulis sampaikan kepada sahabat- sahabat terbaik sekaligus rumah kedua di Malang, “Healing

Sampe Mampus”. Terima kasih telah menjadi tempat pulang, tempat tertawa, tempat berbagi keluh kesah, dan menjadi bagian penting dalam masa-masa perjuangan ini. Kalian bukan hanya sahabat, tetapi keluarga yang hadir dengan ketulusan, tanpa pamrih, dan selalu ada dalam berbagai kondisi baik dalam tawa maupun air mata. Kehadiran kalian adalah pengingat bahwa perjalanan ini tidak harus dilalui sendirian.

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. UMUM

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak terhindarkan. Secara umum sesuai Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia kata asing ditulis (dicetak) miring. Dalam konteks Bahasa Arab, terdapat pedoman transliterasi khusus yang berlaku internasional. Berikut ini disajikan tabel pedoman transliterasi sebagai acuan penulisan karya ilmiah.

Transliterasi Arab-Indonesia Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang adalah berpedoman pada model Library of Congress (LC) Amerika Serikat sebagai berikut:

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
ا	`	ط	ṭ
ب	b	ظ	ẓ
ت	t	ع	‘
ث	th	غ	gh
ج	j	ف	f
ح	h	ق	q
خ	kh	ك	k

د	d	ل	l
ذ	dh	م	m
ر	r	ن	n
ز	Z	و	w
س	S	هـ	h
ش	sh	اء	‘
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 (, (ي, ا, و).

Bunyi hidup dobel 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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	x
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT.....	xvii
تجربتي	xviii
BAB I PENDAHULUAN	1
A.LATAR BELAKANG	1
B.RUMUSAN MASALAH	7
C.TUJUAN PENELITIAN	7
D.MANFAAT PENELITIAN	7
E. DEFINISI OPERASIONAL.....	8
F. SISTEMATIKA PENULISAN.....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
A.PENELITIAN TERDAHULU	13
B.KAJIAN PUSTAKA	31

BAB III METODE PENELITIAN	38
A. Jenis Penelitian.....	38
B. Pendekatan Penelitian	38
C. Lokasi Penelitian.....	39
D. Sumber Data.....	40
E. Metode Pengumpulan Data	41
F. Metode Pengolahan Data	42
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	46
A. Gambaran Umum.....	46
B. Implementasi Peraturan Pemerintah Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum Studi di PO Nori Trans.....	49
C. Pemenuhan Kriteria Dan Pelayanan Angkutan Umum Di PO Nori Trans Menurut Mashlahah	60
BAB V PENUTUP	68
A. Kesimpulan	68
B. Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA	71
LAMPIRAN	78
A. Daftar Pertanyaan Wawancara di Kantor PO Nori Trans.....	78
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	80

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 : Penelitian Terdahulu

Tabel 4.1 : Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Pasal 7
Permenhub Nomor 83 Tahun 2021

DAFTAR LAMPIRAN

Gambar 1.1 : Surat Permohonan Izin Penelitian

Gambar 1.2 : Surat Balasan Penelitian

Gambar 1.3 : Wawancara dengan Pemilik PO

Gambar 1.4 : Kantor PO Nori Trans

Gambar 1.5 : Armada PO Nori Trans

ABSTRAK

Rizqy Sadino, 210202110178, 2025, **Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum di PO Nori Trans**, Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Dosen Pembimbing: Hersila Astarti Pitaloka, M.Pd.

Kata Kunci: Permenhub No.83 Tahun 2021, Pelayanan angkutan umum, *Maslahah*

Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 mengatur tentang kriteria dan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, termasuk di dalamnya aspek legalitas, fasilitas, dan kompetensi sumber daya manusia. Namun, implementasi regulasi tersebut masih menghadapi berbagai kendala, terutama pada perusahaan otobus yang masih dalam tahap pengembangan seperti PO Nori Trans. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana implementasi Permenhub Pasal 7 tersebut di PO Nori Trans, serta meninjau pelaksanaannya dari perspektif *maslahah* dalam hukum Islam.

Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Sumber data terdiri dari data primer melalui wawancara langsung dengan pihak manajemen PO Nori Trans, serta data sekunder berupa regulasi, literatur, dan dokumen pendukung lainnya.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa PO Nori Trans belum sepenuhnya memenuhi ketentuan Permenhub Pasal 7, seperti dalam hal kepemilikan kendaraan minimal, sistem navigasi dan e-logbook, serta ketersediaan bengkel dan tiket elektronik. Kendala utama yang dihadapi adalah keterbatasan modal dan sarana penunjang. Namun, terdapat komitmen dari pihak manajemen untuk melakukan perbaikan secara bertahap. Dalam perspektif *maslahah*, upaya PO Nori Trans untuk mengembangkan pelayanan angkutan yang aman dan layak meskipun belum sepenuhnya memenuhi regulasi, tetap mencerminkan tujuan syariat dalam menjaga keselamatan jiwa (*hifz al-nafs*) dan kemaslahatan umum.

ABSTRACT

Rizqy Sadino, 210202110178, 2025, Implementation of the Regulation of the Minister of Transportation Article 7 Number 83 of 2021 Concerning the Criteria and Services for Public Transport at PO Nori Trans, Thesis, Sharia Economic Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor: Hersila Astari Pitaloka, M.Pd.

Keywords: Minister of Transportation Regulation No. 83 of 2021, Public transport service, *maslahah*

Minister of Transportation Regulation Article 7 Number 83 of 2021 regulates the criteria and services for public transport of people using public motor vehicles on routes, including aspects of legality, facilities, and human resource competency. However, the implementation of this regulation still faces various obstacles, especially in bus companies that are still in the development stage such as PO Nori Trans. This research aims to understand how the implementation of Minister of Transportation Regulation Article 7 is carried out at PO Nori Trans, as well as to review its implementation from the perspective of *maslahah* in Islamic law.

The research method used is an empirical juridical approach with a sociological legal perspective. The data sources consist of primary data through direct interviews with the management of PO Nori Trans, as well as secondary data in the form of regulations, literature, and other supporting documents.

The research results indicate that PO Nori Trans has not fully complied with the provisions of the Minister of Transportation Regulation Article 7, such as in terms of minimum vehicle ownership, navigation systems, and e-logbooks, as well as the availability of workshops and electronic tickets. The main constraint faced is limited capital and supporting facilities. However, there is a commitment from the management to make improvements gradually. In the perspective of *maslahah*, PO Nori Trans's efforts to develop safe and worthy transportation services, even though it has not fully met regulations, still reflects the objectives of sharia in safeguarding life (*hifz al-nafs*) and public welfare.

تجريدي

رزقي سادينو، 210202110178، 2025، تنفيذ لائحة وزير النقل المادة 7 رقم 83 لسنة 2021 بشأن معايير وخدمات النقل العام بشركة PO Nori Trans، أطروحة، برنامج دراسة القانون الشرعي الاقتصادي، كلية الشريعة، مولانا مالك جامعة إبراهيم الإسلامية الحكومية. المشرف: هيرسيلا أستاري بيتالوكا ، عضو البرلمان

كلمات المفتاحية: 83 Permenhub No. لعام 2021، خدمات النقل العام، مَصْلَحَة

تنظم المادة 7 رقم 83 لسنة 2021 معايير وخدمات نقل الأشخاص بالمركبات الآلية العامة على الطريق ، بما في ذلك جوانب الشرعية والمرافق وكفاءة الموارد البشرية. ومع ذلك ، لا يزال تنفيذ اللائحة يواجه عقبات مختلفة ، خاصة بالنسبة لشركات الحافلات التي لا تزال في مرحلة التطوير مثل PO Nori Trans. يهدف هذا البحث إلى معرفة كيفية تنفيذ المادة 7 من قانون الفصل الدائم في القانون الرقمي الشفاف ، وكذلك مراجعة تنفيذها من منظور مصلحة مرسلة في الشريعة الإسلامية.

طريقة البحث المستخدمة هي عملية قانونية مع مقارنة قانونية اجتماعية. يتكون مصدر البيانات من البيانات الأولية من خلال المقابلات المباشرة مع إدارة PO Nori Trans ، بالإضافة إلى البيانات الثانوية في شكل لوائح ومطبوعات ووثائق داعمة أخرى.

وأظهرت نتائج الدراسة أن شركة PO Nori Trans لم تلتزم بشكل كامل بأحكام المادة 7 من لائحة وزير النقل، مثل الحد الأدنى للملكية المركبات ونظام الملاحاة والسجل الإلكتروني، فضلاً عن توفر الورش والتذاكر الإلكترونية. العقبة الرئيسية التي تواجهها هي رأس المال المحدود والمرافق الداعمة. ومع ذلك ، هناك التزام من الإدارة بإجراء تحسينات تدريجياً. من وجهة نظر المصالح، فإن جهود شركة PO Nori Trans لتطوير خدمات نقل آمنة ولائقة على الرغم من عدم امتثالها الكامل للأنظمة ، لا تزال تعكس الغرض من الشريعة في الحفاظ على سلامة الأرواح (حفظ النفس) والرفاهية العامة.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Perusahaan Otobus atau PO di Indonesia menyelenggarakan layanan transportasi berbasis bus dan wajib mematuhi regulasi pemerintah terkait operasional, keselamatan, dan perizinan. Perusahaan tersebut menyediakan layanan antara lain AKAP (Antar kota antar provinsi) dan AKDP (Antar kota dalam provinsi) dengan rute dan jadwal tetap. Adapun angkutan umum tidak dalam trayek seperti bus pariwisata, antar jemput karyawan, pelajar, atau layanan sewa.¹ PO Nori Trans salah satu Perusahaan Otobus yang menyediakan layanan AKAP (Antar kota antar provinsi) dan AKDP (Antar kota dalam provinsi) dan juga menyediakan bus pariwisata. Sebagai Perusahaan otobus yang masih dalam tahap pengembangan, PO Nori trans berkomitmen untuk meningkatkan kualitas serta memastikan patuh terhadap aturan yang berlaku.² Salah satu landasan hukum utama dalam penyelenggaraan transportasi di Indonesia adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini merupakan peraturan perundang-undangan yang memuat ketentuan umum mengenai tata kelola lalu lintas dan angkutan jalan secara nasional,

¹ Pasal 1 Peraturan Menteri perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 Tentang persyaratan dan kriteria pelayanan

² Nori, wawancara (Kantor PO Nori Trans 22 Mei 2025)

termasuk penyelenggaraan angkutan orang dan barang, manajemen lalu lintas, serta hak dan kewajiban penyelenggara transportasi.

Dalam konteks angkutan orang dengan kendaraan bermotor, UU ini menegaskan pentingnya aspek **keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan**. Selain itu, UU No. 22 Tahun 2009 juga mengatur bahwa setiap penyelenggara angkutan jalan wajib memiliki izin penyelenggaraan yang sah, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan, serta menyediakan sarana dan prasarana pendukung yang layak. Kehadiran undang-undang ini menjadi **payung hukum utama** bagi regulasi turunan di bawahnya, termasuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam Pasal 7 Permenhub tersebut, dijabarkan lebih lanjut syarat-syarat administratif, teknis, dan operasional yang harus dipenuhi oleh perusahaan otobus atau penyelenggara jasa angkutan orang. Implementasi dari pasal tersebut secara tidak langsung mengacu dan bersandar pada norma-norma umum yang telah ditetapkan dalam UU No. 22 Tahun 2009.

Oleh karena itu, pemahaman terhadap Undang-Undang ini sangat penting untuk mengkaji secara mendalam bagaimana Permenhub Nomor 83 Tahun 2021 diimplementasikan, khususnya dalam hal kepatuhan terhadap standar penyelenggaraan angkutan yang aman dan tertib, serta untuk

mengukur sejauh mana penerapan kebijakan ini mampu mendukung terciptanya sistem transportasi darat yang berkelanjutan dan berpihak pada kepentingan masyarakat. Pasal 7 Permenhub Nomor 83 Tahun 2021 berisi tentang :

“Perusahaan angkutan umum yang melakukan penyelenggaraan pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) harus memenuhi persyaratan dan kriteria pelayanan”.

Dalam Pasal 7 Permenhub Nomor 83 Tahun 2021 Mengatur Tentang Persyaratan dan Kriteria Pelayanan bagi perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Perusahaan tersebut diwajibkan untuk memenuhi beberapa persyaratan, diantaranya memiliki izin usaha penyelenggaraan angkutan orang dan minimal lima kendaraan yang dilengkapi dengan sistem navigasi global berbasis satelit yang terhubung dengan sistem pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Selain itu, perusahaan juga harus memiliki kantor, tempat parkir, dan bengkel di sekitar daerah operasional yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau izin penggunaan lahan. Tenaga mekanik yang dipekerjakan harus minimal lulusan sekolah menengah kejuruan atau sederajat dan memiliki sertifikat mekanik yang dikeluarkan oleh agen pemegang merek.

Perusahaan juga diharuskan menguasai sistem tiket elektronik serta memiliki pengemudi yang terdaftar dalam sistem *e-logbook* perusahaan.³

Di PO Nori Trans dari aspek sumber daya manusia, ditemukan bahwa banyak tenaga mekanik yang dipekerjakan oleh perusahaan angkutan umum belum memenuhi kualifikasi minimum yang dipersyaratkan. Sebagian besar dari mekanik tidak memiliki latar belakang pendidikan sebagai lulusan sekolah menengah kejuruan (SMK) yang relevan dengan bidang mekanik, atau tidak memiliki sertifikat resmi yang menunjukkan kompetensinya sebagai mekanik. Hal ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian dengan standar kualifikasi yang ditetapkan oleh Permenhub Pasal 7 Angka 2 huruf d dan e Nomor 83 tahun 2021 Tentang persyaratan dan kriteria pelayanan angkutan umum.⁴

Menteri Perhubungan (Menhub) mewajibkan agar sistem ticketing secara online untuk angkutan umum dapat terintegrasi dengan berbagai sistem yang telah dikembangkan oleh pemerintah. Integrasi ini bertujuan untuk menciptakan suatu ekosistem transportasi yang lebih efisien, transparan, dan dapat diandalkan bagi pengguna layanan angkutan umum.⁵

³ Pasal 7 Peraturan Menteri perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 Tentang persyaratan dan kriteria pelayanan

⁴ Aziz, wawancara (Terminal Bayangan Gadang, 5 November 2024)

⁵ Reza Gunadha, "Aplikasi Jaketbus Diresmikan, Kini Pesan Tiket Bus Bisa Online," *Suara.com*, 31 Desember 2020, diakses 2 November 2024, <https://www.suara.com/news/2020/12/31/180524/aplikasi-jaketbus-diresmikan-kini-pesan-tiket-bus-bisa-online>

Kementerian Perhubungan telah meluncurkan aplikasi *E-logbook* untuk mengawasi waktu kerja pengemudi angkutan umum agar sesuai dengan batas yang ditentukan. Namun, di PO Nori Trans, aplikasi ini belum digunakan, sehingga jam kerja dan jam istirahat pengemudi menjadi tidak teratur.⁶

Berdasarkan permasalahan diatas, adanya ketertarikan penulis untuk meneliti lebih lanjut menggunakan konsep hukum islam, khususnya terkait masalah . Masalah adalah metode penetapan hukum untuk hal-hal yang belum diatur secara tegas dalam Al-Quran atau hadis, dengan tujuan memberikan manfaat bagi masyarakat secara luas tanpa ada dalil yang melarangnya. Dalam perspektif ini, kebijakan terkait sangat penting untuk mencegah potensi kerugian atau bahaya yang bisa timbul akibat pelanggaran. *Maqasid al-shariah* menekankan perlunya perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*), harta benda (*hifz al-mal*), serta menjaga stabilitas dan ketertiban masyarakat.⁷ Dengan memastikan angkutan umum mematuhi standar, kebijakan ini berupaya mengurangi risiko kecelakaan, melindungi pengguna, dan menjaga kelancaran lalu lintas.

⁶ Ilham Budhiman, “Kemenhub Pantau Jam Kerja Sopir Angkutan Umum dengan *E-logbook*,” *Bisnis.com*, 13 November 2018, diakses, 2 November 2024, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20181113/98/859387/kemenhub-pantau-jam-kerja-sopir-angkutan-umum-dengan-e-logbook>

⁷ Adi Sofyan, “Mashalih Mursalah Dalam Pandangan Ulama Salaf Dan Khalaf,” *Sangaji : Jurnal Pemikiran Syariah dan Hukum*, no.2(2018) <https://doi.org/10.52266/sangaji.v2i2.406>

Terdapat penelitian terdahulu yang diteliti oleh Riyan Heriadi dkk dampak dari adanya terminal bayangan menyebabkan terjadinya kemacetan dan keresahan pengguna jalan. Hal ini dikarenakan hambatan samping yang disebabkan oleh pejalan kaki, bus, mobil, dan angkutan lainnya yang menunggu dan menaikkan penumpang di sekitar ruas jalan, sehingga terjadinya penumpukan di sekitar terminal bayangan. Meskipun demikian, penelitian ini hanya fokus pada dampak kinerja lalu lintas dan menyebabkan kemacetan tanpa membahas implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 di PO Nori Trans.

Penulis ingin meneliti topik ini, dengan judul **“Implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria Dan Pelayanan Angkutan Umum Studi di PO Nori Trans”** dengan urgensi bahwa kriteria dan pelayanan angkutan umum merupakan hal yang penting karena berkaitan dengan aspek keselamatan, keamanan dan sesuai dengan regulasi yang berlaku, sehingga mampu mengurangi risiko kecelekaan dan menjaga keselamatan penumpang serta pengemudi.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan umum di PO Nori Trans ?
2. Bagaimana pemenuhan kriteria dan pelayanan angkutan umum di PO Nori Trans menurut mashlahah ?

C. TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mengetahui implementasi Permenhub Pasal 7 nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum di PO Nori Trans.
2. Untuk menjelaskan pemenuhan kriteria dan pelayanan angkutan umum di Nori Trans menurut masalah.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoritis dalam memperkaya kajian ilmu hukum, khususnya dalam bidang hukum transportasi. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya terkait kriteria dan pelayanan angkutan umum di terminal dan Perusahaan Otobus.

2. Manfaat Praktis

a) Bagi Pemerintah

Penelitian ini dapat memberikan masukan bagi pemerintah, khususnya Kementerian Perhubungan, dalam mengevaluasi efektivitas

implementasi Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum.

b) Bagi Pelaku Usaha

Penelitian ini dapat membantu para pelaku usaha angkutan umum, khususnya operator dan pemilik armada yang beroperasi di Terminal, dalam memahami ketentuan dan standar pelayanan sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2021.

c) Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya penggunaan angkutan umum yang aman, nyaman, dan tertib sebagai bagian dari upaya menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan. Dengan adanya regulasi yang jelas mengenai kriteria dan pelayanan angkutan umum.

E. DEFINISI OPERASIONAL

1. Perusahaan Otobus (PO)

Perusahaan Otobus (PO) adalah usaha yang bergerak dalam jasa transportasi darat, khususnya yang mengoperasikan armada bus untuk melayani mobilitas penumpang antar kota, antar provinsi, maupun dalam kota. Fungsi utama dari PO adalah menyediakan layanan transportasi public berbasis bus dengan jalur dan jadwal yang telah ditetapkan, yang

bertujuan untuk menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat dari satu daerah ke daerah lain.

Secara operasional, PO menjalankan aktivitasnya dengan mengelola armada bus, tenaga kerja (seperti pengemudi, kru, dan petugas layanan), serta sistem manajemen tiket dan jadwal perjalanan.

2. *E-Logbook*

E-Logbook atau *electronic logbook* adalah sebuah sistem pencatatan berbasis teknologi yang dirancang untuk mendokumentasikan data operasional, administratif, atau teknis secara real-time dan terstruktur. Sistem ini memungkinkan entri data yang lebih cepat, akurat, serta mudah diakses dan dianalisis, dibandingkan dengan metode pencatatan manual. *E-logbook* memiliki fungsi dan manfaat yaitu :

a. Pencatatan Otomatis & *Real-Time*

E-logbook dapat terhubung dengan sistem sensor, perangkat lunak, atau aplikasi mobile sehingga entri data dilakukan secara otomatis atau melalui input manual yang terkontrol.

b. Efisiensi dan Akurasi

Meminimalkan kesalahan manusia (human error), duplikasi data, dan mempercepat proses pelaporan serta audit.

c. Kemudahan Akses dan Monitoring

Data yang tercatat dalam *e-logbook* dapat diakses oleh pihak-pihak yang berwenang secara online, kapan pun dan di mana pun, selama memiliki otorisasi.

d. Keamanan dan Keabsahan Data

E-logbook sering kali dilengkapi dengan sistem keamanan seperti autentikasi pengguna dan pencatatan jejak digital (audit trail) untuk menjamin integritas data.

e. Penyimpangan Jangka Panjang

Data dapat disimpan dalam server atau cloud storage untuk jangka waktu lama tanpa risiko kerusakan fisik seperti pada buku kertas.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Dalam penelitian ini peneliti akan menggunakan sistematika penulisan sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Menjelaskan secara umum tentang latar belakang permasalahan yang diteliti, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, definisi operasional dan sistematika pembahasan. Latar belakang masalah disini akan menjelaskan secara umum gambaran dari permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Rumusan masalah dalam penelitian ini berjumlah dua. Tujuan penelitian disini akan mengikuti berapa jumlah dari

rumusan masalah. Dan manfaat dari penelitian ini juga ada dua yaitu manfaat bagi penulis dan pembaca.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisi ulasan dan analisis kritis terhadap literatur atau sumber-sumber yang relevan dengan topik penelitian. Menjelaskan mengenai penelitian terdahulu dan kajian teori yang membahas tentang teori Implementasi, Perlindungan Konsumen, Masalah.

BAB III: METODE PENELITIAN

Memuat tentang metode penelitian yang digunakan. Di dalamnya terdapat jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, sumber data, metode pengumpulan data dan metode pengolahan data. Jenis penelitian disini menggunakan penelitian yuridis empiris. Pendekatan penelitian menggunakan yuridis sosiologis. Sumber data penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Metode pengolahan data dilakukan dengan pemeriksaan data (*editing*), klasifikasi (*classifying*), verifikasi (*verifying*), analisis data (*analysing*) dan kesimpulan (*concluding*).

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Memuat jawaban terhadap permasalahan yang telah dirumuskan dalam rumusan masalah. Bab ini akan memberikan jawaban terkait bagaimana implementasi Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83

Tahun 2021 mengenai kriteria dan pelayanan angkutan umum dilaksanakan di PO Nori Trans, serta bagaimana kesesuaian pelaksanaan tersebut ditinjau dari perspektif masalah.

BAB V: PENUTUP

Penutup yang memuat kesimpulan dan saran peneliti yang diperoleh dari hasil penelitian.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian oleh Ananda ajeng rahayu dan Dr. Laila kholid alfirdaus S.IP,.M.PP pada tahun 2024 berjudul “Peran Dan Dinamika Informal Politics Dalam Tata Kelola Transportasi : Studi Kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat” berfokus pada peran dari politik informal dan dinamika yang terjadi di dalam tata kelola transportasi dengan melibatkan aktor informal, khususnya pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat. Menggunakan metode penelitian Yuridis empiris, hasil penelitian menunjukkan bahwa langgengnya terminal bayangan ini disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya yakni informal politik mampu menjadi layanan transportasi yang baik, masyarakat mencari layanan transportasi yang lebih efisien, dan adanya koordinasi antar aktor formal dan informal. Munculnya aktor informal ini juga menjadikan mereka sebagai pemimpin lokal dan memiliki kuasa dalam penyediaan layanan transportasi di Terminal Bayangan meskipun keberadaannya tidak diakui secara formal.⁸

Penelitian oleh Aditya Fausta Nugroho pada tahun 2022 dengan judul “Eksistensi terminal bayangan (Studi kasus: Terminal bayangan pondok

⁸ Ananda Ajeng Rahayu dan Dr. Laila Kholid Alfirdaus, S.IP,. M.PP, “Peran Dan Dinamika Informal Politics Dalam Tata Kelola Transportasi : Studi Kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat” *Journal of Politic and Government Studies*, Tahun 2024, Vol.13, No.3. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/view/44650>

pinang, Kota Jakarta Selatan)” berfokus pada Hal hal yang melatarbelakangi eksistensi terminal bayangan dan kaitannya dengan aspek modal sosial sebagai sesuatu yang berperan dalam mempertahankan eksistensi terminal bayangan. Menggunakan metode penelitian Kualitatif, hasil dari penelitian menunjukkan bahwa Modal sosial yang terdiri dari unsur norma, jaringan, dan kepercayaan tersebut akhirnya digunakan dan berfungsi dalam mempertahankan eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang.⁹

Penelitian oleh Davarianda Nurvriandi pada tahun 2023 berjudul “Kondisi Sosial Dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi Di Terminal Bayangan Terboyo Kota Semarang)” berfokus pada analisis terjadinya anomie yang ditandai dengan adanya terminal bayangan dan agen-agen pinggir jalan dalam system transportasi yang terjadi di terboyo semarang. Menggunakan metode penelitian Kualitatif deskriptif, hasil dari penelitian ini adalah Adanya anomie yang muncul di dalam sistem transportasi bus umum di Terminal Bayangan Terboyo. Anomie terjadi akibat ketidakcocokan antara harapan Masyarakat terhadap sistem formal dengan kenyataan yang mereka alami dalam penggunaan layanan transportasi. Terdapat disfungsi sistem formal transportasi, yang tercermin dalam ketidakmampuan pemerintah untuk menyediakan layanan transportasi yang memadai dan efisien di Terminal sehingga terjadi

⁹ Aditya Fausta Nugroho, “Eksistensi terminal bayangan (Studi kasus: Terminal bayangan pondok pinang, Kota Jakarta Selatan)”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2022) <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/75644>

keberlanjutan operasional terminal bayangan tanpa pengawasan dan penertiban dari pihak terkait.¹⁰

Penelitian oleh Iin Syaifullah pada tahun 2021 dengan judul “Pengawasan Angkutan Umum Jenis Oplet Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek” berfokus pada Pengawasan standar pelayanan angkutan umum jenis oplet yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Menggunakan penelitian Yuridis empiris, hasil dari penelitian ini adalah Pengawasan angkutan umum jenis oplet oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek belum terlaksana dengan baik dan optimal, dikarenakan masih adanya angkutan umum jenis oplet yang tidak layak untuk beroperasi tetap beroperasi disekitaran duri dan masih banyaknya para pemilik angkutan tidak mengurus dan tidak memperpanjang surat izin layak jalan.¹¹

¹⁰ Davarianda Nurvriandi, “Kondisi Sosial Dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi Di Terminal Bayangan Terboyo Kota Semarang)”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2023) <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/77421>

¹¹ Iin Syaifullah, “Pengawasan Angkutan Umum Jenis Oplet Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 98 Tahun 2013 Tentang Standar

Penelitian oleh Desi Nurlena pada tahun 2022 berjudul “Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Pedesaan Trayek Terminal Pangandaran-Cijulang Dihubungkan Dengan Pasal 51 Ayat 2 Huruf C Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggara Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Di Kabupaten Pangandaran” berfokus pada pelaksanaan, kendala serta upaya standar pelayanan penumpang angkutan pedesaan trayek terminal Pangandaran – Cijulang dihubungkan dengan Pasal 51 ayat (2) huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor Pm tahun 2019 tentang penyelenggara angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kabupaten Pangandaran. Metode yang digunakan Yuridis normatif, hasil dari penelitian ini pelaksanaan Pasal 51 ayat (2) huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia no PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terhadap standar pelayanan penumpang angkutan pedesaan Pangandaraan – Cijulang di Kabupaten Pangandaraan belum terlaksana dengan baik. Kendala yang dihadapi yaitu masih banyak supir angkutan umum yang kurang mementingkan keselamatan penumpang bahkan hanya mementingkan kepentingannya sendiri hal ini sangat bertentangan dengan peraturan yang berlaku yang tidak dianjurkan mengangkut penumpang melebihi kapasitas

Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021)
<https://repository.uin-suska.ac.id/55602/>

tempat duduk penumpang karena demi kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa angkutan umum.¹²

Penelitian oleh Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin dan Wachid Hasyim berjudul “Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” penelitian ini berfokus pada analisis standar pelayanan kenyamanan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Kabupaten Tulungagung, Studi Kasus di Terminal Gayatri Tipe A. Metode yang digunakan dalam penelitian ini Yuridis Empiris, hasil dari penelitian ini adalah Penerapan Pasal 141 Ayat (1) Huruf C UU No. 22/ 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan angkutan umum di Tulungagung tepatnya di Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung sudah sesuai dengan standar ketentuan yang di amanatkan oleh Undang-Undang. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung sudah melaksanakan ketentuan yang ada dengan baik, meskipun terdapat ketentuan yang tidak dilaksanakan namun hal tersebut tidak memberikan dampak yang berarti terhadap mobilitas angkutan

¹² Desi Nurlena, “Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Pedesaan Trayek Terminal Pangandaran – Cijulang Dihubungkan Dengan Pasal 51 Ayat (2) Huruf (C) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggara Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Di Kabupaten Pangandaran”(Undergraduated skripsi, Universitas Galuh Ciamis, 2022) <http://repository.unigal.ac.id:8080/handle/123456789/4287>

umum di Tulungagung khususnya angkutan umum AKAP dan angkutan umum AKDP.¹³

Penelitian oleh Abdul Ghofur berjudul “Standar Pelayanan Minimal Keselamatan Bus Antar Kota Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen (Studi Di Terminal Arjosari Kota Malang)” penelitian ini berfokus pada Standar minimal pelayanan dan keselamatan konsumen di angkutan umum menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999. Penelitian ini menggunakan metode penelitian Yuridis empiris, hasil dari penelitian ini 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.¹⁴

Penelitian oleh Asteria sutra sari sarumaha dan Janus sidabalok berjudul “Pemenuhan Hak Konsumen Atas Kenyamanan, Keamanan Dan Keselamatan

¹³ Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin dan Wachid Hasyim, “Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” *Legal Standing : Jurnal Ilmu Hukum*, no.1(2023) <http://dx.doi.org/10.24269/ls.v7i1.5749>

¹⁴ Abdul Ghofur, “Standar Pelayanan Minimal Keselamatan Bus Antar Kota Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen (Studi Di Terminal Arjosari Kota Malang)” (Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2024) <http://etheses.uin-malang.ac.id/65853/>

Penumpang Jasa Angkutan Kota Medan” penelitian berfokus untuk mengetahui pemenuhan hak konsumen atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang pada jasa angkutan kota dihubungkan dengan UU Perlindungan Konsumen, dan hambatan yang dihadapi dalam pemenuhan hak konsumen tersebut. Penelitian ini menggunakan metode Normatif empiris, hasil dari penelitian ini adalah Koperasi Pengangkutan Umum Medan dalam pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang masih kurang. Hal ini disebabkan oleh manajemen perusahaan yang kurang baik dalam mengurus sistem keselamatan terhadap penumpang, selain itu kondisi lain yang menyebabkan tidak terpenuhinya hak kenyamanan dan keselamatan penumpang yaitu kurangnya kesadaran supir angkutan dalam beroperasi, kondisi fisik serta tindakan atau perilaku supir yang sering menimbulkan rasa tidak nyaman terhadap penumpang yang dikhawatirkan dapat membahayakan keamanan, kenyamanan, serta keselamatan penumpang.¹⁵

Penelitian oleh Meylani Muliawati berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Dari Perusahaan Yang Lalai Memenuhi Persyaratan Teknis Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Kajian Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)” penelitian ini berfokus pada ketentuan kendaraan umum laik jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, dan

¹⁵ Asteria Sutra Sari Sarumaha dan Janus Sidabalok, “Pemenuhan Hak Konsumen Atas Kenyamanan, Keamanan Dan Keselamatan Penumpang Jasa Angkutan Kota Medan” *JPH (Jurnal Profil Hukum)*, no.2(2023) <https://doi.org/10.54367>

pertanggungjawaban perusahaan yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Metode yang digunakan dalam penelitian ini Normatif deskriptif, hasil dari penelitian ini pengaturan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terutama Pasal 48 Ayat (2) dan Ayat (3) menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor. Pelanggaran atas persyaratan ini dapat dikenakan sanksi administratif ataupun pidana penjara atau denda berupa biaya pengobatan korban kecelakaan atau pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Sebagai wujud jaminan dan kepastian hukum atas hak penumpang, perusahaan wajib mengikutkan awak kerja dan penumpang pada program asuransi kecelakaan.¹⁶

Penelitian oleh Muhammad Rizki berjudul “Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus PT. Bintang Sempati Star)” berfokus pada pelaksanaan pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang yang diberikan oleh PT. Bintang Sempati Star. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini Yuridis normatif, hasil dari penelitian ini adalah dalam pelaksanaan pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang

¹⁶ Meylani Meliawati, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Dari Perusahaan Yang Lalai Memenuhi Persyaratan Teknis Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Kajian Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)” *ePrints UNISKA*, <https://eprints.uniska-bjm.ac.id/id/eprint/8999>

yang diberikan oleh PT. Bintang Sempati Star, perusahaan telah memberikan berbagai upaya yang dapat memberikan kenyamanan terhadap penumpang selama dalam perjalanan yang dimana upaya tersebut adalah memberikan fasilitas kenyamanan.¹⁷

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti & Judul	Tahun	Fokus Kajian	Metode	Teori/ Konsep	Hasil
1	Ananda Ajeng Rahayu dan Dr. Laila Kholid Alfirdaus, S.IP., M.PP, “Peran Dan Dinamika Informal Politics Dalam Tata Kelola Transportasi : Studi Kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat”	2024	peran dari politik informal dan dinamika yang terjadi di dalam tata kelola transportasi dengan melibatkan aktor informal, khususnya pada Terminal Bayangan Jembatan Gantung, Jakarta Barat	Yuridis empiris	Policy Communities, Politik Informal dan Dinamika Aktor Informal	Hasil penelitian mengungkapkan bahwa langgengnya terminal bayangan ini disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya yakni informal politik mampu menjadi layanan transportasi yang baik, masyarakat mencari layanan transportasi yang lebih efisien, dan adanya koordinasi antar aktor formal dan informal. Munculnya aktor informal ini juga menjadikan mereka sebagai

¹⁷ Muhammad Rizki, “Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus PT. Bintang Sempati Star)”(Undergraduated thesis, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Aceh, 2022) <https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/21544>

						pemimpin lokal dan memiliki kuasa dalam penyediaan layanan transportasi di Terminal Bayangan meskipun keberadaannya tidak diakui secara formal
2	Aditya Fausta Nugroho, "Eksistensi terminal bayangan (Studi kasus: Terminal bayangan pondok pinang kots Jakarta Selatan)."	2022	Hal hal yang melatarbelakangi eksistensi terminal bayangan dan kaitannya dengan aspek modal sosial sebagai sesuatu yang berperan dalam mempertahankan eksistensi terminal bayangan.	Kualitatif	Teori modal sosial yang di kemukakan oleh James S. Coleman sebagai kerangka berpikir utama.	Modal sosial yang terdiri dari unsur norma, jaringan, dan kepercayaan tersebut akhirnya digunakan dan berfungsi dalam mempertahankan eksistensi Terminal Bayangan Pondok Pinang.
3	Davarianda Nurvriandi, "Kondisi Sosial Dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi Di Terminal Bayangan Terboyo Kota Semarang)"	2023	Menganalisis terjadinya anomie yang ditandai dengan adanya terminal bayangan dan agen-agen pinggir jalan dalam system transportasi yang terjadi di terboyo semarang.	Kualitatif deskriptif	Teori struktural fungsional oleh Robert King Merton	Adanya anomie yang muncul di dalam sistem transportasi bus umum di Terminal Bayangan Terboyo. Anomie terjadi akibat ketidakcocokan antara harapan Masyarakat terhadap sistem formal dengan kenyataan yang

						mereka alami dalam penggunaan layanan transportasi. Terdapat disfungsi sistem formal transportasi, yang tercermin dalam ketidakmampuan pemerintah untuk menyediakan layanan transportasi yang memadai dan efisien di Terminal sehingga terjadi keberlanjutan operasional terminal bayangan tanpa pengawasan dan penertiban dari pihak terkait
4	Iin Syaifullah, "Pengawasan Angkutan Umum Jenis Oplet Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 98 Tahun 2013 Tentang Standar	2021	Pengawasan standar pelayanan angkutan umum jenis oplet yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan	Yuridis Empiris	Teori Peraturan Perundang-undangan.	Pengawasan angkutan umum jenis oplet oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan

	Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek”		Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.			Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek belum terlaksana dengan baik dan optimal, dikarenakan masih adanya angkutan umum jenis oplet yang tidak layak untuk beroperasi tetap beroperasi disekitaran duri dan masih banyaknya para pemilik angkutan tidak mengurus dan tidak memperpanjang surat izin layak jalan.
5	Desi Nurlena, “Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Pedesaan Trayek Terminal Pangandaran-Cijulang Dihubungkan Dengan Pasal 51 Ayat 2 Huruf C Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019	2022	pelaksanaan, kendala serta upaya standar pelayanan penumpang angkutan pedesaan trayek terminal Pangandaran – Cijulang dihubungkan dengan pasal 51 ayat (2) huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor Pm tahun 2019 tentang penyelenggara angkutan orang dengan kendaraan	Yuridis Normatif	Penegakan hukum dari segi hukum yang berlaku yaitu pasal 51 ayat (2) huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik	pelaksanaan pasal 51 ayat (2) huruf (c) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia no PM 15 tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terhadap standar pelayanan penumpang angkutan pedesaan Pangandaraan – Cijulang di

	Tentang Penyelenggara Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Di Kabupaten Pangandaran”		bermotor umum dalam trayek di Kabupaten Pangandaran.		Indonesia nomor Pm tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kabupaten Pangandaran	Kabupaten Pangandaraan belum terlaksana dengan baik. Kendala yang dihadapi yaitu masih banyak supir angkutan umum yang kurang mementingkan keselamatan penumpang bahkan hanya mementingkan kepentingannya sendiri hal ini sangat bertentangan dengan peraturan yang berlaku yang tidak dianjurkan mengangkut penumpang melebihi kapasitas tempat duduk penumpang karena demi kenyamanan dan keselamatan para pengguna jasa angkutan umum.
6	Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin dan Wachid Hasyim, “Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan	2023	menganalisis standar pelayanan kenyamanan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan	Yuridis Empiris	Penegakan hukum menurut Undang-Undang Nomor	Penerapan Pasal 141 Ayat (1) Huruf C UU No. 22/ 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap standar pelayanan kenyamanan

	Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”		Angkutan Jalan di Wilyah Kabupaten Tulungagung, Studi Kasus di Terminal Gayatri Tipe A.		22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkut an Jalan	angkutan umum di Tulungagung tepatnya di Terminal Gayatri Tipe A Kabupaten Tulungagung sudah sesuai dengan standar ketentuan yang di amanatkan oleh Undang-Undang. Dinas Perhubungan Kabupaten Tulungagung sudah melaksanakan ketentuan yang ada dengan baik, meskipun terdapat ketentuan yang tidak dilaksanakan namun hal tersebut tidak memberikan dampak yang berarti terhadap mobilitas angkutan umum di Tulungagung khususnya angkutan umum AKAP dan angkutan umum AKDP.
7	Abdul Ghofur, “Standar Pelayanan Minimal Keselamatan Bus Antar	2024	Standar minimal pelayanan dan keselamatan konsumen di angkutan umum menurut undang-	Yuridis empiris	Hukum perlind ungan konsum en	Semua alat Transportasi sejatinnya harus memiliki standar minimal yang disebut sebagai

	Kota Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen (Studi Di Terminal Arjosari Kota Malang)”		undang nomor 8 tahun 1999.			Standar Pelayanan Minimal (SPM).Standar ini bukan hanya menetapkan kondisi keamanan bus untuk digunakan,tetapi juga kenyamanan bagi penumpangnya.A spek-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.
8	Asteria Sutra Sari Sarumahja, Janus Sidabalok “Pemenuhan Hak Konsumen Atas	2023	Untuk mengetahui pemenuhan hak konsumen atas keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang pada jasa angkutan kota dihubungkan	Normatif empiris	Penegakan hukum menurut UU Perlindungan Konsumen,	Koperasi Pengangkutan Umum Medan dalam pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang masih kurang. Hal ini disebabkan oleh

	Kenyamanan, Keamanan Dan Keselamatan Penumpang Jasa Angkutan Kota Medan”		dengan UU Perlindungan Konsumen, dan hambatan yang dihadapi dalam pemenuhan hak konsumen tersebut.			manajemen perusahaan yang kurang baik dalam mengurus sistem keselamatan terhadap penumpang, selain itu kondisi lain yang menyebabkan tidak terpenuhinya hak kenyamanan dan keselamatan penumpang yaitu kurangnya kesadaran supir angkutan dalam beroperasi, kondisi fisik serta tindakan atau perilaku supir yang sering menimbulkan rasa tidak nyaman terhadap penumpang yang dikhawatirkan dapat membahayakan keamanan, kenyamanan, serta keselamatan penumpang
9	Meylani Muliawati “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan	2021	Ketentuan kendaraan umum laik jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, dan	Normatif deskriptif	perlindungan hukum penumpang angkutan umum	pengaturan angkutan umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan terutama

	Umum Dari Perusahaan Yang Lalai Memenuhi Persyaratan Teknis Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Kajian Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)		pertanggungjawaban perusahaan yang lalai memenuhi persyaratan teknis laik jalan kendaraan bermotor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.		menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Pasal 48 Ayat (2) dan Ayat (3) menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor. Pelanggaran atas persyaratan ini dapat dikenakan sanksi administratif ataupun pidana penjara atau denda berupa biaya pengobatan korban kecelakaan atau pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana. Sebagai wujud jaminan dan kepastian hukum atas hak penumpang, perusahaan wajib mengikutkan awak kerja dan penumpang pada program asuransi kecelakaan.
10	Muhammad Rizki "Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan	2022	pelaksanaan pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang yang diberikan oleh PT.	Yuridis empiris	Konsep Perlindungan Konsumenten, hak hak	Dalam pelaksanaan pemenuhan hak kenyamanan dan keselamatan penumpang yang

	Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus PT. Bintang Sempati Star)		Bintang Sempati Star.		dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha	diberikan oleh PT. Bintang Sempati Star, perusahaan telah memberikan berbagai upaya yang dapat memberikan kenyamanan terhadap penumpang selama dalam perjalanan yang dimana upaya tersebut adalah memberikan fasilitas kenyamanan.
--	--	--	-----------------------	--	---	--

Berbeda dari penelitian-penelitian sebelumnya yang lebih menyoroti aspek terminal bayangan, kenyamanan angkutan umum, atau pengawasan secara umum, penelitian ini secara spesifik mengkaji implementasi Pasal 7 Permenhub Nomor 83 Tahun 2021 dalam konteks operasional sebuah perusahaan otobus yang masih dalam tahap pengembangan, yaitu PO Nori Trans. Fokus ini memberikan kontribusi baru karena belum ada penelitian terdahulu yang membahas secara langsung keterkaitan antara pemenuhan kriteria pelayanan angkutan umum dengan konsep **masalah** dalam hukum Islam pada kasus yang konkret dan aktual. Pendekatan yuridis sosiologis yang digunakan juga memperkuat nilai kebaruan penelitian ini, karena tidak hanya melihat regulasi dari aspek normatif, tetapi juga dari pelaksanaan nyata di lapangan dan kesesuaiannya dengan nilai-nilai kemaslahatan.

B. KAJIAN PUSTAKA

1. Kriteria dan Pelayanan Angkutan

Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum yang dimaksud meliputi aspek keselamatan, kenyamanan, keteraturan, kepatuhan terhadap trayek dan jadwal, serta fasilitas pendukung yang tersedia di terminal.

a. Keselamatan

Keselamatan merupakan faktor utama dalam penyelenggaraan angkutan umum. Hal ini mencakup kondisi kendaraan yang laik jalan, keterampilan dan kedisiplinan pengemudi, serta kepatuhan terhadap rambu lalu lintas dan peraturan yang berlaku. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan pengguna angkutan umum harus menjadi prioritas dalam setiap kegiatan operasional.¹⁸

b. Kenyamanan

Kenyamanan dalam angkutan umum berkaitan dengan suasana di dalam kendaraan, seperti suhu, kebersihan, pencahayaan, tempat duduk, dan tingkat kebisingan. Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (2012), kenyamanan merupakan salah satu indikator kunci dalam mengevaluasi kualitas pelayanan transportasi publik.

¹⁸ Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Keteraturan

Keteraturan menyangkut ketepatan waktu dan keterpaduan antara moda transportasi. Ketepatan jadwal dan kepatuhan pada trayek resmi memberikan jaminan kepastian bagi penumpang. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2012, keteraturan jadwal dan rute menjadi syarat wajib dalam penyelenggaraan angkutan umum berbasis trayek.¹⁹

d. Kepatuhan terhadap Trayek dan Jadwal

Angkutan umum wajib mengikuti trayek dan jadwal yang telah ditetapkan untuk mencegah kekacauan lalu lintas dan menjamin keandalan sistem transportasi. Ketidakpatuhan dapat menimbulkan kemacetan serta menurunkan kepercayaan masyarakat terhadap angkutan umum.²⁰

e. Fasilitas Pendukung di Terminal

Terminal sebagai simpul pelayanan angkutan harus dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti ruang tunggu yang layak, toilet, informasi jadwal keberangkatan, serta fasilitas keamanan. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015, terminal penumpang tipe A, B, dan C harus menyediakan fasilitas minimum untuk menjamin pelayanan prima kepada pengguna jasa.²¹

¹⁹ Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

²⁰ Nasution, M.N.. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia.2004

²¹ Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang.

Sebagaimana sudah diatur juga dalam Pasal 7 nomor 83 tahun 2021 Tentang Persyaratan dan Kriteria Pelayanan Angkutan Umum Dalam Trayek dengan persyaratan antara lain

- 1) Memiliki Perizinan berusaha penyelenggaraan angkutan orang.
- 2) Memiliki perizinan berusaha penyelenggaraan angkutan orang.
- 3) Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan untuk melayani yang dilengkapi dengan system navigasi global berbasis satelit serta terhubung dengan system pengawasan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- 4) Menguasai kantor, tempat parkir, dan bengkel disekitar daerah pengoperasian layanan angkutan yang dibuktikan dengan tanda kepemilikan atau izin penggunaan lahan
- 5) Memiliki tenaga mekanik paling rendah lulusan sekolah menengah kejuruan atau sederajat
- 6) Memiliki tenaga mekanik bersertifikat mekanik yang diterbitkan oleh agen pemegang merk
- 7) Menguasai sistem ticketing elektronik; dan
- 8) Memiliki pengemudi yang terdaftar di sistem *e-logbook* perusahaan angkutan umum.

2. Masalahah

Secara bahasa, kata *mashlahah* (مصلحة) berasal dari *mashdar* dari kata kerja dasar, *صلى* yang artinya baik atau positif.²² Kata *mashlahah* memiliki bentuk plural *مصالح*, yang memiliki lawan kata *mafsadah* yang berarti kerusakan, sehingga secara istilah *mashlahah* dapat diartikan dengan terciptanya kebaikan pada manusia dan menghindari dari hal yang merusak kehidupan umum.²³ Selain itu, kata *mashlahah* diserap dalam bahasa Indonesia sebagai *maslahat*, dengan pengertian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia sebagai sesuatu yang mendatangkan kebaikan.

Pengertian *mashlahah* menurut beberapa ulama adalah sebagai berikut.

- a. Menurut Al-Ghazali, *mashlahah* adalah mengambil manfaat dan menolak kemudharatan untuk memelihara tujuan syariat (*maqashid syariah*)²⁴
- b. Al-Khawarizmi mendefinisikan *mashlahah* sebagai memelihara tujuan syariat dalam menetapkan hukum dengan cara menghindari kerusakan dari manusia.²⁵
- c. Husain Hamid membagi *mashlahah* menjadi dua pengertian, yakni secara *haqiqi* dan *majazi*. *Mashlahah* secara *haqiqi* menunjukkan

²² Ahmad Warson Munawir, *al-Munawwir Kamus Arab-Indonesia* (Surabaya: Pustaka Progressif, 1997), 778.

²³ Ibn Manzhur, *Lisan al-'Arab*, Jilid II, Beirut : Dar al-Fikr, tth, hlm.516.

²⁴ Abū Hāmid Al-Ghazālī, *al-Mustaṣfā min Ilm al-Uṣūl*, (Beirut: Dār al Kutub al-Ilmiyah, 1980), h. 286

²⁵ Muhammad Ibn Ali Ibn Muhammad al-Syaukani, *Irsyad alFuhul Ila Tahqiq al-Haq Min 'Ilm al-Ushul*, Beirut: Dar al-Kutub al- 'Ilmiah, 1994. hlm.358.

pengertian manfaat dan kegunaannya itu sendiri. Secara *majazi*, *maslahat* menunjukkan sesuatu yang menghasilkan manfaat, dan menunjukkan kepada sarana yang membawa pada manfaat.²⁶

Dilihat dari pengertian-pengertian *mashlahah*, terdapat dua unsur yang melekat, yakni unsur positif (*ijabi*) dan unsur negatif (*salabi*). Unsur positif ini mengacu pada aspek kemanfaatan dan unsur negatif merujuk pada penolakan terhadap kerusakan. Oleh karena itu, pengertian *mashlahah* biasa diawali dengan menyebut unsur positif, kemudian memberi tambahan pengertian dengan unsur negatifnya.²⁷

a. Pembagian *Mashlahah*

Terdapat tiga kategori utama dari *mashlahah* berdasarkan kualitas dan jenis kemaslahatannya²⁸:

- 1) *Mashlahah al-Dharuriyyah* adalah kemaslahatan primer, yang bertujuan menjaga lima unsur dasar dalam syariah, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Dengan menjaga kelima unsur ini, kehidupan seseorang akan tetap seimbang dalam aspek keagamaan dan keduniaan. Jika keseimbangan ini tidak terpelihara, akan timbul ketidakstabilan dalam aspek spiritual dan material, yang pada

²⁶ Husein Hamid Hasan, *Nazāriyah al-Maṣlahah fi al-Fiqh al-Islami* (Kairo: al-Mutabbi, 1981), h. 4.

²⁷ Muhammad Taufiq, *Al-Mashlahah sebagai Hukum Islam (Studi Pemikiran Imam Malik dan Najm Al-Din Al-Thufi)*, (Yogyakarta: Pustaka Egaliter, 2011), h.27

²⁸ Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Amzah, 2011), hlm 309-311

akhirnya dapat mengancam keselamatan baik di dunia maupun akhirat.

2) *Mashlahah al-Hajiyyah* merupakan manfaat sekunder, yakni segala hal yang diperlukan untuk memudahkan kehidupan seseorang dan menghilangkan kesulitan dalam mempertahankan lima unsur pokok tersebut. Jika manfaat sekunder ini tidak tercapai, manusia akan menghadapi kesulitan dalam menjaga agamanya, jiwanya, akalanya, keturunannya, dan hartanya.

3) *Mashlahah al-Tahsiniyyah* adalah manfaat tersier, yang berfokus pada usaha untuk menjaga lima unsur pokok tersebut melalui penerapan prinsip-prinsip yang baik dan menghindari hal-hal yang bertentangan dengan akal sehat. Jika manfaat ini tidak tercapai, manusia tidak hanya akan kesulitan menjaga lima unsur pokoknya, tetapi juga akan dianggap melanggar norma-norma etika, yang penting dalam mencapai kehidupan yang bermartabat.

Apabila diamati dari segi wujudnya, ulama mengklasifikasikan *mashlahah* sebagai berikut:²⁹

a. *Mashlahah mu'tabarah* adalah kemaslahatan yang ada dalam *nas* yang secara gamblang menegaskan kebenaran akan eksistensinya. Ulama sepakat menyatakan bahwa *mashlahah mu'tabarah* wajib dilaksanakan

²⁹ Safriadi, Maqāshid Al-Syari'ah & Mashlahah, "Kajian terhadap pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi", (Lhokseumawe: SEFA, 2021), h. 8

dalam kehidupan karena termasuk dalam pembagian *mashlahah dharuriyah*.³⁰

- b. *Mashlahah mursalah*, adalah kemaslahatan yang tidak ada secara eksplisit dalam *nas*, baik itu mendukung maupun menolaknya. *Maslahat* ini bisa digunakan dalam *istinbath* hukum apabila memiliki kecenderungan yang mengarah kepada *maqashid syariah* dan tidak bertentangan.³¹
- c. *Mashlahah mulghah* adalah kemaslahatan yang eksistensinya oleh syariat ditolak karena bertentangan dengan ajaran Islam. Contohnya adalah hukum yang menentukan bahwa orang yang bersenggama di siang hari di bulan Ramadan dapat memilih hukuman, bukan dengan menjalani hukuman dalam *nash* seperti halnya yang telah disepakai oleh ulama yaitu memerdekakan budak.

³⁰ Hasballah Thaib, Tajdid, Reaktualisasi dan Elastisitas Hukum Islam (Medan: Program Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, 2003),. 29-30.

³¹ Aris, “Pemikiran Imam Syafi’i Tentang Kedudukan *Mashlahah Mursalah* Sebagai Sumber Hukum”, Jurnal Hukum Diktum, No. 1, (2013): 93.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang akan dilakukan penulis termasuk ke dalam jenis penelitian yuridis empiris. Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analisis yaitu suatu metode yang digunakan untuk menggambarkan dan menganalisis mengenai situasi yang terjadi. Penelitian ini melakukan penelitian langsung di lapangan (*field research*).³² Berdasarkan penjelasan diatas, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji dan menganalisis Implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria Dan Pelayanan Angkutan Umum PO Nori Trans.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini yuridis sosiologis dengan data yang uraikan secara kualitatif deskriptif. Penelitian yuridis sosiologis memiliki karakter kajian, yaitu: pertama, pembahasan pelaksanaan hukum di masyarakat, bukan hanya pada hukum yang tertulis dalam buku atau undang-undang. Kedua, penggunaan logika dalam penelitian hukum yuridis sosiologis bersifat. posteriori (pengetahuan yang bergantung pada bukti

³² Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, “*Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer*,” (Gema Keadilan), 27

empiris). Ketiga, validitasnya didasarkan pada fakta realitas hukum.³³ Dengan pendekatan ini, peneliti dapat langsung berinteraksi dengan objek penelitian di lapangan, mengamati bagaimana peraturan tersebut diterapkan, dan memahami pemahaman serta kepatuhan terhadap peraturan ini.

C. Lokasi Penelitian

PO Nori Trans, Jl. Selat Sunda V D5/50, Lesanpuro, Kedungkandang, Kota Malang, Jawa Timur 65138. Pemilihan lokasi ini bukan dilakukan secara acak melainkan berdasarkan beberapa pertimbangan akademis dan praktis. Pertama, PO Nori Trans merupakan perusahaan otobus yang masih dalam tahap pengembangan dan sedang berproses dalam memenuhi ketentuan sebagaimana diatur dalam Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021. Kondisi ini menjadi menarik untuk diteliti karena memberikan gambaran konkret tentang dinamika implementasi regulasi pada perusahaan angkutan umum skala menengah yang belum mapan secara struktur. Kedua, PO Nori Trans memberikan akses langsung bagi peneliti untuk melakukan observasi dan wawancara secara intensif dengan pemilik usaha serta pihak terkait. Keberadaan PO Nori Trans yang masih dikelola secara langsung oleh *owner*

³³ Dr. Muhammad Chairul Huda, S.HI, M.H., Metode Penelitian Hukum (Pendekatan Yuridis Sosiologis) (Jawa Tengah: The Mahfud Ridwan institute 2021), 21.

memungkinkan peneliti mendapatkan data primer yang komprehensif dan akurat dari sumber pertama. Ketiga, PO Nori Trans merepresentasikan realitas lapangan dari tantangan-tantangan yang dihadapi pelaku usaha angkutan umum dalam menyesuaikan diri dengan regulasi pemerintah, khususnya terkait aspek legalitas usaha, kesiapan fasilitas, dan standar pelayanan. Oleh karena itu, lokasi ini dipandang relevan dan strategis dalam menjawab rumusan masalah penelitian dan mendalami aspek masalah dalam konteks hukum ekonomi syariah.

D. Sumber Data

Dalam melakukan penelitian peneliti menggunakan dua jenis sumber data, yaitu:

a. Sumber Data Primer

Data primer dalam penelitian hukum merupakan data melalui penelitian langsung ke masyarakat.³⁴ Dalam hal ini, peneliti memperoleh data dengan cara wawancara langsung kepada *Owner* PO Nori Trans di Kantor pusat.

³⁴ Mukti Fajar, Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2022), 156

b. Sumber Data Sekunder

Data Sekunder dalam penelitian hukum adalah data yang diperoleh dari hasil penelaahan terhadap kepustakaan yang berkaitan dengan masalah dan materi penelitian dimana biasa disebut dengan bahan hukum.³⁵ Sumber data sekunder yang digunakan adalah buku, karya ilmiah, dan perundang-undangan yang berkaitan dengan materi penelitian ini, seperti Permenhub nomor 83 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional.

E. Metode Pengumpulan Data

Beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Wawancara

Jenis wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara semi-terstruktur dimana pewawancara sudah menyiapkan topik dan daftar pertanyaan sebelum aktivitas wawancara dilaksanakan.³⁶ Wawancara yang dimaksud adalah melakukan tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan narasumber atau informan untuk mendapatkan informasi, sehingga data yang diterima oleh peneliti dapat dikelola berdasarkan

³⁵ Mukti Fajar, Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, 156.

³⁶ Muhaimin, "Metode Penelitian Hukum" (Mataram: Mataram University Press, 2020) h. 95

fenomena yang terjadi.³⁷ Informan dalam penelitian ini adalah *Owner PO Nori Trans*.

b. Dokumentasi

Dokumentasi yang menjadi catatan peristiwa saat penelitian yakni berupa gambar (foto) dan rekaman audio atau video yang berkaitan dengan masalah penelitian dan fakta di lapangan.³⁸

F. Metode Pengolahan Data

Metode pengolahan data sangat diperlukan untuk menganalisis bahan-bahan hukum yang sudah dikumpulkan. Pengolahan data dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif. Analisis deskriptif kualitatif adalah teknik yang digunakan untuk mengumpulkan, mengolah, menganalisis, serta menyajikan data atas subjek dan objek penelitian sebagaimana hasil penelitian yang dilakukan.³⁹ Analisis deskriptif kualitatif bertujuan untuk menggambarkan atau mendeskripsikan fenomena, peristiwa, atau situasi secara rinci dan sistematis. Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

³⁷ Abdulkadir Muhammad, 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti), 86.

³⁸ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2010. *"Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris"* (Yogyakarta: Pustaka pelajar) 180

³⁹ Sigit Sapto Nugroho, dkk. "Metodologi Riset Hukum" (Karanganyar: Oase Group, 2020) h. 93

a. Pemeriksaan Data (*editing*)

Pemeriksaan data dilakukan setelah peneliti mengumpulkan data dari lapangan. Tahap ini digunakan untuk memastikan tidak ada data yang hilang dan memastikan data akurat dan sesuai dengan sumber aslinya.⁴⁰ Tahap ini digunakan untuk mendengarkan dan mencatat hasil wawancara kemudian menyusun ulang kalimat yang penting untuk digunakan serta memilih foto.

b. Klasifikasi Data (*classsifying*)

Proses pengelompokkan semua data yang telah didapat ke dalam kategori tertentu berdasarkan karakteristiknya yang bertujuan untuk memudahkan saat melakukan analisis data.⁴¹ Dalam penelitian, klasifikasi dapat membantu peneliti menyusun laporan yang lebih rapi dan mudah dipahami. Tahap ini digunakan untuk mengelompokkan hasil wawancara dari pihak PO Nori Trans sesuai dengan rumusan masalah yang telah disusun.

⁴⁰ Muhammad Citra Ramadhan “Metode Penelitian Hukum” (Yogyakarta: CV Kaizen Sarana Edukasi, 2021) h. 157-158

⁴¹ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2010. “*Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*” (Yogyakarta: Pustaka pelajar) 180

c. Verifikasi Data (*veritying*)

Pada tahap ini data ditinjau kembali untuk memastikan bahwa data yang akan digunakan untuk analisis lebih lanjut adalah data yang akurat dan valid.⁴² Pada tahap ini melakukan verifikasi data hasil wawancara melalui hasil rekaman wawancara. Lalu disamakan dengan hasil wawancara yang telah ditulis dengan rekaman hasil wawancara oleh pihak PO Nori Trans dan kemudia didokumentasikan.

d. Analisis Data (*analysing*)

Data yang telah diperoleh kemudian dianalisis menggunakan teori yang ada sehingga diperoleh jawaban atas permasalahan yang diangkat.⁴³ Pada tahap ini, menganalisis data yang telah didapat dari PO Nori Trans.

e. Kesimpulan (*concluding*)

Kesimpulan adalah tahap akhir dalam pengolahan data. Pada tahap ini dilakukan pengambilan kesimpulan dari semua pembahasan dengan singkat dan jelas. Hasil dari penarikan kesimpulan mencerminkan hasil analisis yang telah divalidasi

⁴² Muhaimin, "Metode Penelitian Hukum" (Mataram: Mataram University Press, 2020) h. 101

⁴³ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2010. "*Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*" (Yogyakarta: Pustaka pelajar) 182

keabsahan datanya, baik melalui bukti empiris maupun konsistensinya dengan teori yang relevan.⁴⁴ Pada tahap ini, digunakan untuk menyimpulkan seluruh data yang telah diperoleh dari hasil wawancara oleh *Owner* dan *Staff* PO Nori Trans yang berhubungan dengan tema yang diteliti.

⁴⁴ Nur Solikin, “Metodologi Penelitian Hukum” (Pasuruan: CV Penerbit Qiara Media, 2021) H. 135-136

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum

1. Profil Dan Struktur PO Nori Trans

Perusahaan Otobus atau PO Nori Trans merupakan perusahaan otobus yang bergerak di bidang angkutan dalam trayek dan angkutan tidak dalam trayek, yang berdiri pada tahun 2025. PO Nori Trans memiliki struktur yang masih sederhana yang terdiri dari :

1) Owner

Owner atau sebagai pemilik usaha sekaligus mengelola langsung operasional dan keuangan, menjalankan peran yang cukup luas dan menyeluruh dikarenakan PO Nori Trans masih terbilang baru dan Tahap Berkembang. Di sisi operasional, *owner* juga mengatur jadwal perjalanan, memastikan kesiapan armada sebelum keberangkatan, serta menangani koordinasi dengan pengemudi dan petugas lain di lapangan. *Owner* juga memantau secara langsung jalannya operasional harian, termasuk mengawasi aspek teknis seperti perawatan kendaraan dan pemenuhan dokumen perjalanan. Di bidang keuangan, *owner* juga mengatur dan mencatat pemasukan dan pengeluaran keuangan, baik yang bersifat rutin seperti biaya bahan bakar, gaji karyawan, maupun pengeluaran mendadak seperti perbaikan kendaraan. Pengelolaan uang kas, pengaturan anggaran bulanan, hingga perhitungan keuntungan. Selain itu, urusan pelayanan pelanggan seperti menerima pemesanan,

menjawab pertanyaan, dan menangani keluhan pelanggan masih ditanggung oleh *owner* agar bisa memahami kebutuhan pelanggan secara lebih dekat dan membangun hubungan baik dengan pelanggan sebagai bentuk proses dalam menyusun sistem pelayanan yang lebih terstruktur dan profesional kedepannya.

2) Administrasi

Dalam menjalankan kegiatan administrasi, *owner* dibantu dengan satu orang staff yang juga merangkap sebagai bagian dari tim pemasaran yang bertugas mencatat setiap perjalanan yang dilakukan armada, termasuk rute, jumlah penumpang, waktu keberangkatan dan kedatangan, serta mencatat konsumsi bahan bakas dan biaya operasional. Selain itu, tanggung jawab dari bagian ini juga membantu dalam pengelolaan dokumen seperti surat jalan, laporan kegiatan harian, dan arsip transaksi. Disisi lain juga bertugas untuk memasarkan kepada pelanggan, menawarkan jasa kepada sekolah, perusahaan, atau komunitas yang membutuhkan layanan bus, baik untuk perjalanan antar kota maupun wisata.

3) Pengemudi atau Sopir

Untuk PO Nori transit memiliki tiga pengemudi tetap yang sudah berpengalaman dan memiliki SIM sesuai ketentuan. Pengemudi bertanggung jawab penuh terhadap keselamatan perjalanan, mengemudikan kendaraan sesuai rute yang telah ditentukan, serta

menjaga kenyamanan dan keamanan penumpang selama di perjalanan. Pengemudi juga menjaga kondisi kendaraan tetap aman dan kondusif dengan melakukan pengecekan rutin sebelum dan sesudah perjalanan, serta melaporkan jika ada kendala teknis.

4) Kernet

Tugas kernet sama seperti umumnya di perusahaan otobus lainnya yaitu membantu pengemudi dalam berbagai hal teknis, seperti menaikkan dan menurunkan barang bawaan penumpang, memeriksa tiket atau daftar penumpang, serta menjaga kebersihan dan kerapian dalam kabin bus. Kernet juga menjadi penghubung antara pengemudi dan penumpang jika ada kebutuhan selama perjalanan.

5) Mekanik

Mekanik memiliki peran yang sangat penting dalam menjamin keselamatan, kenyamanan, dan kelayakan operasional seluruh armada bus. Secara umum, tugas seorang mekanik di PO mencakup kegiatan pemeriksaan, perawatan, dan perbaikan teknis terhadap kendaraan secara rutin. Beberapa tugas mekanik PO antara lain :

a) Pemeriksaan Rutin

Melakukan pengecekan harian atau berkala terhadap kondisi bus, termasuk rem, mesin, transmisi, suspensi, sistem kemudi, dan kelistrikan

b) Perawatan Berkala

Melaksanakan servis rutin sesuai jadwal, seperti penggantian oli, filter udara, filter bahan bakar, air radiator, dan kampas rem dan juga memastikan komponen-komponen penting bus berada dalam kondisi aman sebelum bus dioperasikan.

c) Menjaga Standar Keselamatan dan Kualitas

Memastikan bahwa setiap bus yang akan dioperasikan telah memenuhi standar kelayakan jalan yang ditetapkan oleh kementerian perhubungan.

d) Perbaikan Kerusakan

Menangani kerusakan yang terjadi secara mendadak, baik digarasi maupun di lokasi perjalanan (*on-road assistance*)

e) Dokumentasi dan Pelaporan

Mencatat hasil pemeriksaan, perawatan, dan perbaikan sebagai bagian dari rekam jejak teknis armada dan melaporkan kondisi kendaraan yang tidak layak jalan kepada manajemen teknis.

B. Implementasi Peraturan Pemerintah Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum Studi di PO Nori Trans.

Pelayanan dan kenyamanan penumpang sangat penting untuk diperhatikan dikarenakan akan memberikan dampak terhadap perusahaan dan keselamatan penumpang, maka dari itu setiap perusahaan harus

memperhatikan peraturan yang berlaku sebagaimana yang sudah diatur dalam Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum dan memiliki beberapa poin yaitu :

1. Memiliki Perizinan Berusaha Penyelenggaraan Angkutan Orang.

Pada tahap awal operasionalnya, PO Nori Trans saat ini masih berada dalam proses untuk memperoleh izin resmi secara mandiri sebagai badan usaha angkutan umum. Hal ini dikarenakan perusahaan ini tergolong baru berdiri dan, untuk sementara waktu, hanya memiliki satu unit kendaraan yang beroperasi. Sehubungan dengan kondisi tersebut, dalam rangka menjalankan kegiatan operasional secara sah dan sesuai ketentuan hukum yang berlaku, PO Nori Trans saat ini memanfaatkan skema kerja sama legalitas melalui afiliasi dengan perusahaan otobus (PO) lain yang telah terlebih dahulu berdiri dan memiliki legalitas usaha secara lengkap dan resmi.

Strategi ini dipilih sebagai langkah awal yang legal untuk tetap dapat memberikan layanan transportasi kepada masyarakat sambil mempersiapkan pemenuhan syarat administratif yang diperlukan guna memperoleh izin operasional secara independen. Dalam hal ini, manajemen PO Nori Trans menyadari pentingnya kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan, khususnya terhadap ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor

PM 83 Tahun 2021 mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

Sebagai bentuk komitmen terhadap aspek legalitas dan profesionalisme, saat ini perusahaan telah mulai menyiapkan seluruh dokumen administrasi dan persyaratan teknis yang diperlukan untuk proses pengajuan izin operasional mandiri. Upaya ini mencerminkan kesungguhan PO Nori Trans dalam membangun fondasi kelembagaan yang kuat, berorientasi pada tata kelola perusahaan yang baik (*good corporate governance*), serta pelayanan publik yang berkualitas dan sesuai standar regulasi pemerintah.

2. Memiliki Paling Sedikit 5 (Lima) Kendaraan Untuk Melayani yang Dilengkapi dengan Sistem Navigasi Global Berbasis Satelit Serta Terhubung dengan Sistem Pengawasan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

PO Nori Trans untuk saat ini mengoperasikan dua unit bus pariwisata dan Angkutan umum dalam trayek. Namun, hingga saat ini armada di PO Nori Trans belum dilengkapi dengan sistem pelacakan posisi berbasis *GPS* (Global Positioning System) dan belum terintegrasi dengan sistem pengawasan yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat).

“Saat ini, perusahaan kami baru mengoperasikan dua unit bus angkutan umum dalam trayek dan pariwisata sebagai armada utama untuk melayani berbagai permintaan perjalanan, seperti wisata rekreasi,

study tour, maupun penyewaan (charter) untuk keperluan lokal. Namun, hingga saat ini, armada kami tersebut belum dilengkapi dengan sistem pelacakan posisi berbasis GPS (Global Positioning System) dan belum terintegrasi dengan sistem pengawasan yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat). Kami menyadari bahwa keberadaan teknologi ini merupakan bagian yang krusial dalam mewujudkan sistem transportasi penumpang yang modern, aman, dan sesuai dengan regulasi yang ditetapkan oleh pemerintah.”⁴⁵

3. Menguasai Kantor, Tempat Parkir, dan Bengkel di Sekitar Daerah Pengoperasian Layanan Angkutan yang Dibuktikan dengan Tanda Kepemilikan atau Izin Penggunaan Lahan.

PO Nori Trans merupakan Perusahaan otobus yang bisa dibilang baru dan masih dalam tahap berkembang. Maka dari itu pada tahap ini, kegiatan operasional utama Perusahaan otobus Nori Trans ini masih dilaksanakan di sebuah kantor yang bersifat sederhana dan sementara, yang berlokasi di kediaman *Owner* sendiri. Kediaman tersebut difungsikan sebagai basecamp atau pusat koordinasi sementara, tempat Dimana seluruh aktivitas administratif dan Sebagian besar proses manajerial berlangsung.

“Pada tahap pengembangan awal ini, kegiatan operasional utama perusahaan kami masih dilaksanakan dari sebuah kantor yang bersifat sederhana dan sementara, yang berlokasi di kediaman pribadi saya selaku pendiri dan penanggung jawab operasional. Rumah ini difungsikan sebagai basecamp atau pusat koordinasi sementara, tempat di mana seluruh aktivitas administratif dan sebagian besar proses manajerial berlangsung. Meskipun bersifat sementara, keberadaan basecamp ini sangat membantu dalam memastikan kelangsungan kegiatan operasional

⁴⁵ Nori, Wawancara (Kantor PO Nori Trans, 22 Mei 2025)

secara efisien dan hemat biaya, sembari menunggu kesiapan untuk beralih ke kantor permanen yang lebih representatif.”⁴⁶

Dalam hal penyimpanan dan parkir kendaraan operasional, PO Nuri Trans masih menyewa lahan milik pihak ketiga, lahan tersebut dimanfaatkan secara optimal sebagai area parkir dikarenakan keterbatasan ruang di Lokasi kantor. Pemanfaatan lahan sewa ini merupakan Solusi sementara yang cukup efektif.

“Untuk menunjang kebutuhan logistik dan mobilitas, khususnya dalam hal penyimpanan dan parkir kendaraan operasional, saat ini kami masih bergantung pada lahan milik pihak ketiga yang disewakan kepada kami. Lahan tersebut telah kami manfaatkan secara optimal sebagai area parkir, mengingat keterbatasan ruang di lokasi basecamp utama. Pemanfaatan lahan sewa ini menjadi solusi sementara yang cukup efektif, meskipun ke depannya kami menargetkan untuk memiliki lahan parkir mandiri yang terintegrasi langsung dengan fasilitas operasional”.⁴⁷

Di sisi lain, PO Nori Trans juga belum memiliki bengkel mandiri. Oleh karna itu, dalam rangka memastikan kelangsungan operasional dan pemeliharaan unit kendaraan secara optimal, PO Nori Trans menjalin kerja sama dengan bengkel rekanan yang telah memiliki reputasi baik dalam hal kualitas layanan.

“Saat ini, kami belum memiliki fasilitas bengkel mandiri yang dikelola secara internal. Oleh karena itu, dalam rangka memastikan kelangsungan operasional dan pemeliharaan unit kendaraan secara optimal, kami menjalin kerja sama strategis dengan bengkel rekanan yang telah terverifikasi dan memiliki reputasi baik dalam hal kualitas layanan serta keandalan teknis. Kemitraan ini dipilih secara selektif guna

⁴⁶ Ahmad, Wawancara (Kantor PO Nori Trans, 22 Mei 2025)

⁴⁷ Nori, Wawancara (Kantor PO Nori Trans, 22 Mei 2025)

menjamin standar pelayanan yang konsisten, profesional, dan sesuai dengan kebutuhan teknis armada yang kami operasikan”.⁴⁸

4. Memiliki Tenaga Mekanik Paling Rendah Lulusan Sekolah Menengah Kejuruan atau Sederajat

Untuk saat ini, PO Nori Trans sudah memiliki Mekanik dengan lulusan Sekolah Menengah Kejuruan. Meskipun masih pada tahap pengembangan, PO Nori Trans sangat memperhatikan terkait perekrutan mekanik dengan cara mengutamakan calon dengan latar Sekolah Menengah Kejuruan Otomotif atau memiliki pelatihan Khusus.

“Karena masih dalam tahap awal, proses perekrutan dilakukan secara selektif berdasarkan pengalaman. Kami memang mengutamakan calon dengan latar belakang SMK otomotif atau memiliki pelatihan khusus, namun untuk saat ini masih berdasarkan pengalaman dan track record”⁴⁹

5. Memiliki Tenaga Mekanik Bersertifikat Mekanik yang Diterbitkan oleh Agen Pemegang Merk

Keberadaan mekanik bersertifikat memegang peranan penting dalam menjamin kualitas layanan pemeliharaan dan perbaikan armada, karena sertifikasi tersebut merupakan bukti atas kompetensi teknis dan profesionalisme seorang mekanik. Dengan adanya sertifikat, dapat dipastikan bahwa individu tersebut telah melalui pelatihan terstandar dan memiliki kemampuan yang diakui oleh lembaga terkait. Namun demikian, PO Nori Trans yang masih berada pada tahap awal

⁴⁸ Nori, Wawancara (Garasi PO Nori Trans, 23 Mei 2025)

⁴⁹ Ahmad, Wawancara (Garasi PO Nori Trans, 23 Mei 2025)

pengembangan operasional, saat ini perusahaan belum memiliki tenaga mekanik yang telah tersertifikasi secara resmi. Kondisi ini bukan karena mengabaikan pentingnya kualifikasi, melainkan disebabkan oleh keterbatasan sumber daya yang masih dalam proses pembangunan secara bertahap. Ke depan, penguatan kapasitas SDM melalui pelatihan dan sertifikasi akan menjadi salah satu prioritas strategis guna meningkatkan standar layanan dan keselamatan.

6. Menguasai Sistem Tiketing Elektronik (*e-ticketing*)

Sistem ticketing elektronik merupakan sebuah mekanisme digital dalam proses pemesanan, pembayaran, penerbitan, dan validasi tiket tanpa menggunakan media fisik (kertas). Melalui sistem ini, seluruh transaksi dilakukan secara daring (online), dan bukti pembelian tiket dikirimkan dalam bentuk digital, biasanya melalui email, *whatsapp*, atau aplikasi tertentu. *E-ticketing* memanfaatkan teknologi informasi untuk menyederhakan dan mengamankan alur pelayanan, serta meningkatkan efisiensi dalam manajemen data penumpang dan operasional. Namun, PO Nori Trans belum menerapkan sistem tiket elektronik dalam operasionalnya. Proses pemesanan tiket masih dilakukan secara manual melalui media komunikasi seperti *whatsapp* dan formulir pemesanan yang disediakan secara sederhana. Hal ini dikarenakan penerapan sistem tiket elektronik belum dianggap sebagai kebutuhan yang mendesak pada tahap awal operasional Perusahaan. Mengingat jumlah armada dan rute

perjalanan yang masih terbatas, sistem pemesanan melalui whatsapp dan formulir pemesanan dinilai masih mampu mengakomodasi kebutuhan pelanggan secara efektif. Namun demikian, seiring dengan rencana pengembangan usaha kedepan, termasuk penambahan armada dan peningkatan rute perjalanan, PO Nori Trans akan mulai mengembangkan sistem digital yang lebih baik, termasuk menerapkan sistem tiket elektronik.

7. Memiliki Pengemudi yang Terdaftar di Sistem *E-Logbook* Perusahaan Angkutan Umum.

Pengaturan dan pengawasan terhadap jam kerja pengemudi merupakan aspek penting dalam manajemen operasional perusahaan angkutan umum, khususnya Perusahaan Otobus (PO). Hal ini tidak hanya menyangkut efisiensi kerja dan produktivitas perusahaan, tetapi juga berdampak langsung pada aspek keselamatan, kesehatan kerja, serta kualitas layanan kepada penumpang. Untuk saat ini, sistem pengawasan terhadap jam kerja pengemudi di perusahaan masih dilakukan secara manual, dengan mengandalkan pencatatan keberangkatan dan kedatangan yang dikelola langsung oleh admin operasional. Proses pengawasan ini berjalan secara langsung dan personal, mengingat jumlah armada yang masih terbatas. Dalam kondisi tersebut, pemantauan aktivitas pengemudi masih dapat dilakukan secara terkendali tanpa dukungan sistem digital. Meskipun sistem *e-logbook* belum bisa

diterapkan, manajemen menyadari bahwa pengelolaan waktu kerja pengemudi merupakan aspek penting dalam menjaga keselamatan operasional dan kepatuhan terhadap regulasi ketenagakerjaan dan transportasi. Oleh karena itu, seiring dengan rencana pengembangan Perusahaan, PO Nori Trans berkomitmen untuk secara bertahap menerapkan sistem pengawasan yang lebih modern dan terstandarisasi. Penerapan *e-logbook* akan menjadi bagian dari upaya tersebut, guna menjamin efisiensi, transparansi, serta peningkatan kualitas layanan dan keselamatan kerja secara menyeluruh.

“Belum menggunakan *e-logbook*. Saat ini pengawasan masih dilakukan secara manual melalui jadwal keberangkatan dan pencatatan oleh admin operasional. pengawasan masih bisa dilakukan secara langsung dan personal. Namun, kami menyadari pentingnya manajemen jam kerja dan ke depannya kami akan menerapkan sistem yang lebih baik sesuai standar keselamatan dan regulasi”⁵⁰.

Tabel 4.1

Tabel Kriteria dan Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Pasal 7

Permenhub Nomor 83 Tahun 2021

NO	Indikator	Terpenuhi	Belum Terpenuhi
1.	Memiliki perizinan berusaha penyelenggaraan angkutan orang.		✓
2.	Memiliki Paling Sedikit 5 (Lima) Kendaraan Untuk Melayani yang Dilengkapi dengan Sistem Navigasi Global		✓

⁵⁰ Ahmad, Wawancara (Garasi PO Nori Trans, 23 Mei 2025)

	Berbasis Satelit Serta Terhubung dengan Sistem Pengawasan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.		
3.	Menguasai Kantor yang Dibuktikan dengan Tanda Kepemilikan atau Izin Penggunaan Lahan.	✓	
4	Memiliki Bengkel dengan tanda kepemilikan		✓
5.	Memiliki tempat parker yang dibuktikan dengan tanda kepemilikan		✓
6.	Memiliki Tenaga Mekanik Paling Rendah Lulusan Sekolah Menengah Kejuruan atau Sederajat	✓	
7.	Memiliki Tenaga Mekanik Bersertifikat Mekanik yang Diterbitkan oleh Agen Pemegang Merk		✓
8.	Menguasai Sistem Tiketing Elektronik (<i>e-ticketing</i>)		✓
9.	Memiliki Pengemudi yang Terdaftar di Sistem <i>E-Logbook</i> Perusahaan Angkutan Umum.		✓

Sumber : Hasil Olahan Peneliti.

Berdasarkan tabel di atas, pemenuhan standar kriteria dan pelayanan angkutan umum masih ada beberapa hal yang belum terpenuhi menurut Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 dikarenakan PO Nori Trans masih pada tahap perkembangan yaitu belum memiliki surat izin resmi, belum memiliki 5 armada, belum memiliki bengkel mandiri dikarenakan masih menjalin kerja sama dengan

bengkel pihat ketiga, sama hal nya dengan tempat parkir, belum mempunyai tempat parkir mandiri, akan tetapi sudah memiliki tenaga mekanik dengan kriteria paling rendah lulusan Sekolah Menengah Kejuruan, dan PO Nori Trans belum menerapkan sistem *e-ticketing*, dan juga belum mendaftarkan pengemudi ke Sistem *E-Logbook*. fakta tersebut sesuai dengan apa yang didapatkan oleh peneliti berdasarkan hasil observasi, wawancara, dan dokumentasi. Adapun penjelasan terkait tabel di atas adalah :

Dalam aspek legalitas, PO Nori Trans sementara ini beroperasi melalui kerja sama legal dengan perusahaan yang telah memiliki izin resmi, sambil menyiapkan dokumen untuk memperoleh izin mandiri. Dari segi armada dan teknologi pendukung, perusahaan telah mengoperasikan dua unit kendaraan, meskipun sistem pelacakan *GPS* dan integrasi dengan sistem pengawasan nasional masih dalam tahap perencanaan. Keterbatasan fasilitas seperti kantor tetap, bengkel mandiri, dan lahan parkir juga diatasi dengan solusi sementara yang adaptif dan efisien.

Dalam hal sumber daya manusia, PO Nori Trans telah merekrut mekanik dengan latar belakang pendidikan yang sesuai, meskipun belum bersertifikat resmi. Hal ini mencerminkan keseriusan perusahaan dalam membangun kompetensi internal, yang ke depannya akan ditingkatkan melalui pelatihan dan sertifikasi. Demikian pula dalam bidang sistem informasi, perusahaan masih menggunakan metode manual dalam proses pemesanan tiket dan pencatatan jam kerja pengemudi. Namun, manajemen menyadari

pentingnya digitalisasi sebagai bagian dari efisiensi dan keselamatan kerja, dan oleh karena itu telah merancang rencana pengembangan *e-ticketing* serta *e-logbook* dalam jangka menengah.

Secara keseluruhan, meskipun masih berada dalam fase awal operasional, PO Nori Trans telah menunjukkan kesadaran dan itikad baik untuk berkembang sesuai standar tata kelola transportasi yang baik. Strategi bertahap yang diambil bukan sekadar bentuk adaptasi terhadap keterbatasan, tetapi juga refleksi dari perencanaan yang realistis dan bertanggung jawab. Dengan landasan komitmen terhadap legalitas, keselamatan, dan profesionalisme, PO Nori Trans memiliki potensi untuk tumbuh menjadi perusahaan angkutan umum yang andal, modern, dan berdaya saing tinggi di masa mendatang.

C. Pemenuhan Kriteria Dan Pelayanan Angkutan Umum Di PO Nori Trans Menurut Mashlahah

Agama Islam adalah agama yang *rahmatan lil-alamin*, agama yang memberikan rahmat kebaikan bagi seluruh alam tanpa membatasi pada pemeluknya saja. Islam dalam ajarannya tidak hanya mengatur hubungan antara manusia dengan Tuhannya, melainkan juga mengatur hubungan sesama manusia juga. Prinsip tersebut tercermin dalam syariat Islam yang bertujuan untuk mendatangkan kebaikan bagi seluruh makhluk tanpa merugikan kelompok manapun.

Salah satu konsep dalam Islam yang menegaskan tujuan tersebut adalah *mashlahah*, yaitu segala sesuatu yang mendatangkan manfaat dan

menghindarkan kemudharatan bagi manusia. Imam Al-Ghazali mendefinisikan *maslahah* sebagai upaya untuk mengambil manfaat dan menolak bahaya guna menjaga tujuan syariat, yaitu perlindungan terhadap agama (*hifz al-din*), jiwa (*hifz al-nafs*), akal (*hifz al-aql*), keturunan (*hifz al-nasl*), dan harta (*hifz al-mal*). Oleh karena itu, segala aturan yang diberlakukan, seharusnya berorientasi pada prinsip *maslahah* agar dapat memberikan perlindungan dan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat.

Dalam mengatur tata kelola Kriteria dan Pelayanan angkutan umum, Menteri Perhubungan mengatur dalam Pasal 7 Nomor 83 tahun 2021 yang berisi kriteria dan pelayanan angkutan umum dalam trayek, regulasi ini mengatur beberapa aspek mulai dari perizinan berusaha penyelenggara angkutan orang, memiliki kantor, bengkel, tempat parkir, mekanik yang memiliki sertifikat, mekanik yang lulusan sekolah menengah kejuruan, pengemudi yang didaftarkan di *e-logbook*, dan menggunakan sistem ticketing elektronik (*e-ticket*).

Poin-poin yang tercantum dalam Pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 dapat dikategorikan sebagai bagian dari *maslahah daruriyah* atau kemaslahatan primer. Hal ini disebabkan oleh substansi pengaturannya yang secara langsung berkaitan dengan perlindungan terhadap lima prinsip dasar maqāṣid al-sharī‘ah, yakni pemeliharaan atas agama (*ḥifẓ al-dīn*), jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), akal (*ḥifẓ al-‘aql*), keturunan (*ḥifẓ al-nasl*), dan harta (*ḥifẓ al-māl*). Oleh karena itu, regulasi tersebut tidak hanya berfungsi

sebagai ketentuan administratif, tetapi juga mengandung nilai-nilai penting dalam rangka menjaga keselamatan, keamanan, dan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh.

Untuk mendukung dalam mewujudkan kemaslahatan bagi manusia di dunia maupun di akhirat para ulama mengemukakan sebuah konsep yang dinamakan *Maqasid Asy-Syari'ah* atau biasa disebut dengan *al-kulliyat al-khamsah*, lima konsep ini sangat berkaitan dengan kehidupan manusia baik dalam segi agama, menjaga diri, akal, harta dan keturunan.

1. Menjaga Agama (*Hifz Ad-Din*)

Menjaga agama adalah menjaga semua hal yang berkaitan dengan agama dan menjaga hubungan dengan Allah Swt, sebagai umat Islam cara menjaga hubungan dengan sang pencipta dapat dilakukan dengan melaksanakan kewajiban-kewajiban sebagai hamba Allah Swt seperti melaksanakan salat lima waktu, membayar zakat, berpuasa serta amalan lainnya. Cara lain yang bisa dilakukan untuk menjaga agama adalah dengan menegakkan dan membela agama Islam dari berbagai penyimpangan serta senantiasa menjaga hubungan antar sesama manusia dengan saling tolong menolong dan menghormati orang yang berbeda agama dan kepercayaan.

2. Menjaga Jiwa (*Hifz An-Nafs*)

Menjaga jiwa adalah memberikan perlindungan pada jiwa dari sesuatu yang membahayakannya, baik dari dalam maupun dari luar. Kedudukan jiwa dalam agama Islam mendapatkan perhatian yang sangat

besar, oleh karena itu jiwa manusia harus dijaga, dipelihara serta dilindungi dari segala hal yang mengancam atau menghilangkan jiwa tersebut. Contohnya dalam kondisi darurat Syariat Islam memperbolehkan seseorang mengonsumsi makanan yang diharamkan untuk bertahan hidup.

3. Menjaga Akal (*Hifz Al-Aql*)

Menjaga akal adalah menggunakan akal untuk berfikir tentang hal-hal yang baik dan melindungi nya dari segala sesuatu yang melemahkan dan merusak fungsinya. Salah satu cara untuk Hifz Al-Aql adalah dengan cara menggunakan akal untuk belajar, memperhatikan dan mentafakuri ciptaan Allah Swt, serta menghindari perilaku yang dapat merusak akal seperti mengonsumsi narkoba, khamar dsb.

4. Menjaga Keturunan (*Hifz An-Nasl*)

Menjaga keturunan (*Hifz An-Nasl*) adalah melindungi keturunan atau keluarga dari sesuatu yang dapat menimbulkan keburukan. Hal utama yang harus diperhatikan agar dapat menjaga keturunan adalah bahwa keturunan itu berasal dari pernikahan yang sah, karena melalui pernikahan yang sah akan menghasilkan keturunan atau nasab yang sah. Selain itu *Hifz An-Nasl* bisa diwujudkan dengan cara menjauhkan diri dari perilaku zina dan pergaulan bebas, mendidik keturunan dengan akhlakul karimah serta berperilaku baik dalam bermasyarakat.

5. Menjaga Harta (*Hifz Al-Mal*)

Menjaga harta (*Hifz Al-Mal*) adalah melindungi harta dari segala sesuatu yang diharamkan atau yang termasuk syubhat. Sebagaimana perintah Allah Swt kepada hamba Nya untuk kasab atau mencari rezeki dengan cara yang halal dan melakukan usaha yang halal seperti jual beli dan mengharamkan riba.⁵¹

PO Nori Trans belum mempunyai surat izin berusaha penyelenggaraan angkutan orang secara resmi dikarenakan masih pada tahap perkembangan Perusahaan. Guna menertibkan Perusahaan otobus, Menteri perhubungan membuat peraturan terkait surat izin berusaha penyelenggaraan angkutan orang, dikarenakan jika Perusahaan otobus tidak menerapkan atau belum memiliki perizinan tersebut, maka akan muncul berbagai dampak yang dimana salah satunya adalah potensi ancaman terhadap keselamatan penumpang. Izin usaha merupakan jaminan bahwa Perusahaan otobus memenuhi syarat teknis dan administratif yang berkaitan dengan keselamatan, kelayakan kendaraan, dan kompetensi sumber daya manusia, tanpa izin tersebut tidak ada jaminan bahwa operasional Perusahaan telah memenuhi standar keselamatan transportasi, sehingga resiko terhadap kecelakaan dan kerugian jiwa menjadi lebih tinggi. Hal tersebut selaras dengan prinsip *hifz al-nafs* (melindungi jiwa) sehingga

⁵¹ Farida Prima Pratista, Lc.MA, "AL- KULLIYAT AL-KHAMSAAH (LIMA PRINSIP DASAR HUKUM ISLAM)", *Shafta*, 24 Mei 2023, diakses 25 Mei 2025, <https://shafta.sch.id/al-kulliyat-al-khamsah-lima-prinsip-dasar-hukum-islam>

tercipta kemaslahatan bagi masyarakat secara menyeluruh. Menjaga jiwa adalah memberikan perlindungan pada jiwa dari sesuatu yang membahayakannya, baik dari dalam maupun dari luar. Kedudukan jiwa dalam agama Islam mendapatkan perhatian yang sangat besar, oleh karena itu jiwa manusia harus dijaga, dipelihara serta dilindungi dari segala hal yang mengancam atau menghilangkan jiwa tersebut. Contohnya dalam kondisi darurat Syariat Islam memperbolehkan seseorang mengonsumsi makanan yang diharamkan untuk bertahan hidup.

Selain menjaga diri sendiri, Islam juga memperhatikan kemaslahatan dan kelangsungan hidup untuk kehidupan orang lain seperti adanya larangan untuk melakukan perkelahian, tawuran, membunuh tanpa alasan yang dibenarkan oleh Syariat, aborsi dan sebagainya.⁵²

Terkait dalam hal mekanik yang bersertifikat sebagaimana diatur juga dalam Pasal 7 Nomor 83 tahun 2021 PO Nori Trans juga belum bisa menerapkan peraturan ini. Akan tetapi, PO Nori Trans sudah memiliki mekanik yang merupakan lulusan Sekolah Menengah Kejuruan dan memiliki pengalaman. Jika hal ini belum terpenuhi maka akan timbul konsekuensi yang serius, baik dari sisi teknis operasional dan keselamatan dikarenakan tenaga mekanik bersertifikat menandakan bahwa seseorang telah mendapatkan

⁵² Farida Prima Pratista, Lc.MA, "AL- KULLIYAT AL-KHAMSAH (LIMA PRINSIP DASAR HUKUM ISLAM), *Shafta*, 24 Mei 2023, diakses 25 Mei 2025, <https://shafta.sch.id/al-kulliyat-al-khamsah-lima-prinsip-dasar-hukum-islam>

pelatihan resmi dan kompetensi teknis yang sesuai standar pabrikan kendaraan, tanpa sertifikasi tersebut proses perawatan dan perbaikan kendaraan berpotensi dilakukan secara tidak akurat atau tidak sesuai prosedur teknis yang menyebabkan kerusakan lebih lanjut atau bahkan kecelakaan akibat kegagalan sistem kendaraan, hal ini juga diatur dalam prinsip *mashlahah dharuriyat* yakni *hifz al-nafs* (jiwa) dan *hifz al-mal* (*harta*) karna dapat menimbulkan kerugian fisik maupun materi.

Dalam perspektif masalah, solusi strategis yang dapat diterapkan oleh PO Nori Trans perlu diarahkan pada tercapainya perlindungan lima unsur pokok dalam *maqashid al-shariah*, terutama *hifz al-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). Oleh karena itu, langkah prioritas yang perlu diambil adalah memastikan pemenuhan kriteria keselamatan dan legalitas usaha sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Permenhub Nomor 83 Tahun 2021. Salah satunya dengan mengalokasikan dana investasi secara bertahap untuk melengkapi sarana seperti sistem navigasi berbasis satelit, perangkat e-logbook, serta pelatihan dan sertifikasi bagi tenaga mekanik. Selain itu, pembentukan sistem tiket elektronik yang sederhana namun efektif dapat mendorong transparansi layanan serta menjamin kenyamanan penumpang.

Langkah-langkah ini tidak hanya bertujuan untuk memenuhi regulasi, tetapi juga merupakan bentuk nyata dari upaya menciptakan kemaslahatan publik (*masalah ‘ammah*) yang lebih luas. Dalam jangka panjang, penerapan prinsip masalah ini akan memperkuat kepercayaan masyarakat terhadap

layanan transportasi yang disediakan, serta meminimalisasi risiko yang dapat mengancam keselamatan pengguna jasa. Dengan demikian, upaya perbaikan secara bertahap yang berorientasi pada prinsip-prinsip syariat akan memberikan landasan yang kuat bagi keberlanjutan usaha dan nilai keberkahan dalam operasional PO Nori Trans.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan analisis yang telah dilakukan mengenai implementasi permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan Layanan Angkutan Umum di PO Nori Trans, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan regulasi tersebut belum sepenuhnya terpenuhi dan belum sepenuhnya berjalan optimal. PO Nori Trans sebagai Perusahaan otobus yang tergolong baru dan masih dalam tahap pengembangan menghadapi berbagai keterbatasan dalam memenuhi aspek-aspek yang diatur dalam peraturan tersebut. Beberapa poin penting yang belum terpenuhi antara lain jumlah minimum armada yang belum mencapai lima unit kendaraan, belum digunakannya sistem navigasi global berbasis satelit (*GPS*) yang terhubung ke sistem pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, serta belum diterapkannya sistem ticketing elektronik dan *e-logbook* untuk pengawasan jam kerja pengemudi. Selain itu, tenaga mekanik yang ada belum memiliki sertifikat resmi dari agen pemegang merek, meskipun Sebagian besar telah memiliki latar belakang Pendidikan kejuruan. Meski demikian, PO Nori Trans menunjukkan adanya niat baik dan komitmen untuk bertahap menuju pemenuhan regulasi secara menyeluruh. Hal ini terlihat dari langkah-langkah strategis yang sedang disiapkan oleh manajemen, seperti mulai memproses izin usaha mandiri, merekrut pengemudi yang berpengalaman dan memiliki legalitas lengkap, serta menjalin kerja sama dengan bengkel mitra dalam memastikan kelayakan

armada. Di sisi lain, pelaksanaan kegiatan operasional yang masih menggunakan fasilitas pribadi dan lahan sewa menunjukkan bahwa perusahaan masih dalam proses transisi menuju sistem yang lebih profesional dan terstandar.

Jika ditinjau dari perspektif hukum Islam, khususnya melalui pendekatan masalah, pelayanan yang diselenggarakan oleh PO Nori Trans belum sepenuhnya sejalan dengan tujuan-tujuan syariah, terutama dalam aspek perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*) dan perlindungan harta (*hifz al-maal*) keamanan, serta kenyamanan pengguna layanan. Ketiadaan sistem pengawasan digital terhadap jam kerja sopir dan belum adanya integrasi teknologi informasi dalam pelayanan menunjukkan potensi risiko yang perlu segera diantisipasi. Padahal dalam prinsip masalah, pelayanan publik seperti transportasi umum mampu mencegah bahaya (*mafsadah*) dan mendatangkan kemaslahatan sebesar-besarnya bagi masyarakat.

B. Saran

Disarankan kepada PO Nori Trans untuk secara bertahap meningkatkan kelengkapan legalitas, jumlah armada, serta fasilitas pendukung seperti *GPS* dan bengkel mandiri. Selanjutnya, perusahaan juga diharapkan mulai mengembangkan kualitas sumber daya manusia melalui perekrutan tenaga kerja yang memiliki sertifikasi kompetensi sesuai standar yang ditetapkan oleh instansi berwenang. Implementasi teknologi dalam sistem pelayanan pun menjadi aspek penting yang perlu segera diwujudkan, khususnya melalui penerapan sistem tiket elektronik (*e-ticketing*) dan pencatatan operasional

berbasis digital (*e-logbook*). Langkah-langkah ini tidak hanya akan meningkatkan efisiensi operasional, tetapi juga menjadi bentuk tanggung jawab terhadap keselamatan dan kenyamanan penumpang, serta mendukung integrasi dengan sistem transportasi yang lebih luas dan modern.

Di sisi lain, keberhasilan transformasi dan profesionalisasi sektor transportasi tidak hanya menjadi tanggung jawab pelaku usaha semata. Oleh karena itu, peran aktif pemerintah, khususnya Kementerian Perhubungan, sangat diperlukan dalam mendorong terciptanya ekosistem transportasi umum yang berdaya saing dan berkelanjutan. Tidak cukup hanya dengan menerbitkan regulasi, pemerintah juga diharapkan secara aktif melakukan pembinaan, pendampingan, serta sosialisasi yang menyeluruh kepada para pelaku usaha, terutama yang masih berada dalam tahap pengembangan. Pendekatan yang lebih edukatif dan kolaboratif ini penting untuk memastikan bahwa seluruh pelaku usaha dapat memahami, mengimplementasikan, dan memenuhi regulasi yang ditetapkan secara efektif dan bertanggung jawab.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: Citra Aditya Bakti),
- Abdurrahman Misno, “Panorama Maqashid Syariah”, (Bandung: CV. Media Sains Indonesia, 2020)
- Abū Hāmid Al-Ghazālī, *al-Mustaṣfā min Ilm al-Uṣūl*, (Beirut: Dār al Kutub al-Ilmiyah, 1980),
- Abū Ishāq Al- Shāṭibī, *al-Muwāfaqāt fi Uṣūl al- Sharī’ah*, jilid II (al-Qāhirah: Mustafā Muhammad, tt.),
- Ahmad Junaidi, “Maqasid Al-Shari’ah & Hukum Islam” (Depok: Pena Salsabila, 2021)
- Ahmad Qorib, *Usul Fikih 2*, cet. Ke-2 (Jakarta: PT. Nimas Multima, 1997),
- Ahmad Warson Munawir, *al-Munawwir Kamus Arab-Indonesia* (Surabaya: Pustaka Progressif, 1997),
- Aris, “Pemikiran Imam Syafi’i Tentang Kedudukan Mashlahah Mursalah Sebagai Sumber Hukum”, *Jurnal Hukum Diktum*, No. 1, (2013)
- Celina Tri Siwi Kristiyanti, *HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN* (Jakarta: Sinar Grafika, 2008)
- Dr. Muhammad Chairul Huda, S.HI, M.H., *Metode Penelitian Hukum (Pendekatan Yuridis Sosiologis)* (Jawa Tengah: The Mahfud Ridwan institute 2021),

Hasballah Thaib, *Tajdid, Reaktualisasi dan Elastisitas Hukum Islam* (Medan: Program Pascasarjana Universitas Sumatera Utara, 2003),.

Helim, A, *Maqashid Al-Syari'ah Versus Usul Al-Fiqh Konsep Dan Posisinya Dalam Metodologi Hukum Islam*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2019),

Husein Hamid Hasan, *Nazāriyah al-Maṣlaḥah fī al-Fiqh al-Islami* (Kairo: al-Mutabbi, 1981),

Ibn Manzhur, *Lisan al-'Arab*, Jilid II, Beirut : Dar al-Fikr, tth,
Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan

Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, “*Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer,*” (Gema Keadilan),

Muhaimin, “*Metode Penelitian Hukum*” (Mataram: Mataram University Press, 2020)

Muhammad Citra Ramadhan “*Metode Penelitian Hukum*” (Yogyakarta: CV Kaizen Sarana Edukasi, 2021)

Muhammad Ibn Ali Ibn Muhammad al-Syaukani, *Irsyad alFuhul Ila Tahqiq al-Haq Min 'Ilm al-Ushul*, Beirut: Dar al-Kutub al- 'Ilmiah, 1994.

Muhammad Taufiq, *Al-Mashlahah sebagai Hukum Islam (Studi Pemikiran Imam Malik dan Najm Al-Din Al-Thufi)*, (Yogyakarta: Pustaka Egaliter, 2011),

Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, 2010. *“Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris”* (Yogyakarta: Pustaka pelajar)

Mukti Fajar, Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2022),

Nur Solikin, “Metodologi Penelitian Hukum” (Pasuruan: CV Penerbit Qiara Media, 2021)

Nurdin Usman, *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*, (Jakarta: Grasindo, 2002),

Nasution, M.N. *Manajemen Transportasi*. (Ghalia Indonesia 2004)

Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Amzah, 2011),

Rahmat Alyakin Dachi, *Proses dan Analisis Kebijakan Kesehatan: Suatu Pendekatan Kopseptual*, (Yogyakarta: CV Budi Utama, 2017),

Reza Gunadha, “Aplikasi Jaketbus Diresmikan, Kini Pesan Tiket Bus Bisa Online,” *Suara.com*, 31 Desember 2020 , diakses 2 November 2024,

Safriadi, Maqāshid Al-Syari’ah & Mashlahah, “Kajian terhadap pemikiran Ibnu ‘Asyur dan Sa’id Ramadhan Al-Buthi”, (Lhokseumawe: SEFA, 2021),

Sigit Sapto Nugroho, dkk. “Metodologi Riset Hukum” (Karanganyar: Oase Group, 2020)

Rinitami Njatrijani, “POSISI UNDANG-UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN NOMOR 8 TAHUN 1999 DALAM UPAYA PERLINDUNGAN TERHADAP KONSUMEN,” *Diponegoro*

Abdul Ghofur, “Standar Pelayanan Minimal Keselamatan Bus Antar Kota Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen (Studi Di Terminal Arjosari Kota Malang)”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2024) <http://etheses.uin-malang.ac.id/65853/>

Adi Sofyan, “Mashalih Mursalah Dalam Pandangan Ulama Salaf Dan Khalaf,” *Sangaji : Jurnal Pemikiran Syariah dan Hukum*, no.2(2018) <https://doi.org/10.52266/sangaji.v2i2.406>

Aditya Fausta Nugroho, “Eksistensi terminal bayangan (Studi kasus: Terminal bayangan pondok pinang, Kota Jakarta Selatan)”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2022) <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/75644>

Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin dan Wachid Hasyim, “Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” *Legal Standing : Jurnal Ilmu Hukum*, no.1(2023) <http://dx.doi.org/10.24269/ls.v7i1.5749>

Ananda Ajeng Rahayu dan Dr. Laila Kholid Alfirdaus, S.IP,. M.PP, “Peran Dan Dinamika Informal Politics Dalam Tata Kelola Transportasi : Studi Kasus Terminal Bayangan Jembatan Gantung Jakarta Barat” *Journal of Politic and*

Government Studies, Tahun 2024, Vol.13, No.3.

<https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jpgs/article/view/44650>

Asteria Sutra Sari Sarumaha dan Janus Sidabalok, “Pemenuhan Hak Konsumen Atas Kenyamanan, Keamanan Dan Keselamatan Penumpang Jasa Angkutan Kota Medan” *JPH (Jurnal Profil Hukum)*, no.2(2023)
<https://doi.org/10.54367>

Davarianda Nurvriandi, “Kondisi Sosial Dan Anomie Transportasi Bus Umum (Studi Di Terminal Bayangan Terboyo Kota Semarang)”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2023)
<https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/77421>

Desi Nurlena, “Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Pedesaan Trayek Terminal Pangandaran – Cijulang Dihubungkan Dengan Pasal 51 Ayat (2) Huruf (C) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggara Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Di Kabupaten Pangandaran”(Undergraduated skripsi, Universitas Galuh Ciamis, 2022)
<http://repository.unigal.ac.id:8080/handle/123456789/4287>

Iin Syaifullah, “Pengawasan Angkutan Umum Jenis Oplet Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek”(Undergraduated skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021)
<https://repository.uin-suska.ac.id/55602/>

Meylani Meliawati, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Dari Perusahaan Yang Lalai Memenuhi Persyaratan Teknis Laik Jalan Kendaraan Bermotor (Kajian Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan)” *ePrints UNISKA*, <https://eprints.uniska-bjm.ac.id/id/eprint/8999>

Muhammad Rizki, “Tinjauan Yuridis Peran Perusahaan Angkutan Umum Dalam Pemenuhan Kenyamanan Dan Keselamatan Penumpang (Studi Kasus PT. Bintang Sempati Star)” (Undergraduated thesis, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Aceh, 2022) <https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/21544>

Riyan Heriadi dkk, “Analisis Dampak Terminal Bayangan terhadap Kinerja Lalu lintas di Bundaran Tugu Radin Intan Rajabasa ruas jalan Soekarno Hatta – Natar” *Jurnal Rekayasa sipil dan desain*, No.3, Vol.9 (2021) <https://www.neliti.com/publications/486057/analisis-dampak-terminal-bayangan-terhadap-kinerja-lalu-lintas-di-bundaran-tugu>

Ilham Budhiman, “Kemenhub Pantau Jam Kerja Sopir Angkutan Umum dengan *E-logbook*,” *Bisnis.com*, 13 November 2018, diakses, 2 November 2024, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20181113/98/859387/kemenhub-pantau-jam-kerja-sopir-angkutan-umum-dengan-e-logbook>

Undang Undang NO 8 TAHUN 1999 tentang perlindungan konsumen.

Peraturan Menteri perhubungan Nomor 83 Tahun 2021 Tentang persyaratan dan kriteria pelayanan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 132 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan umum

LAMPIRAN

A. Daftar Pertanyaan Wawancara di Kantor PO Nori Trans

1. Apakah PO Nori Trans telah memiliki izin resmi sebagai penyelenggara angkutan penumpang sesuai ketentuan Permenhub No. 83 Tahun 2021?
2. Berapa jumlah armada kendaraan yang saat ini dimiliki dan dioperasikan oleh PO Nori Trans?
3. Apakah kendaraan tersebut telah dilengkapi dengan sistem navigasi global berbasis satelit dan terhubung dengan sistem pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat?
4. Bagaimana struktur organisasi PO Nori Trans? Siapa saja yang terlibat dalam pengelolaan armada, operasional, dan pelayanan?
5. Apakah PO Nori Trans memiliki kantor, bengkel, dan tempat parkir yang berada di sekitar area operasional?
6. Bagaimana prosedur perekrutan pengemudi dan mekanik di PO Nori Trans? Apakah ada syarat khusus seperti ijazah SMK dan sertifikat mekanik?
7. Apakah perusahaan sudah menerapkan sistem tiket elektronik (e-ticketing)? Jika belum, apa kendalanya?
8. Bagaimana sistem pengawasan terhadap jam kerja pengemudi? Apakah sudah menggunakan e-logbook?



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 : 451 /F.Sy.1/TL.01/05/2025
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Malang, 26 Mei 2025

Kepada Yth.
Pemilik PO Nori Trans
PO Nori Trans, Jl. Selat Sunda V D5/50, Lesanpuro, Kedungkandang, Kota Malang,
Jawa Timur 65138.

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Rizqy Sadino
NIM : 210202110178
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :
**Implementasi Permenhub Pasal 7 Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Kriteria dan
Pelayanan Angkutan Umum di PO Nori Trans**, pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Scan Untuk Verifikasi



Tembusan :

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



Gambar 1.1 Surat Permohonan Izin Penelitian



PO. NORI TRANS

Jl. Selat Sunda V D5/50, Lesanpuro, Kedungkandang, Kota Malang
WA: 0821-3969-3980, IG: nori_trans, TikTok: nori_trans

SURAT KETERANGAN

Sehubungan dengan surat dari Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, Nomor: B- 3300 /F.Sy.1/TL.26/05/2025 hal: izin mengadakan penelitian tertanggal 05 November 2024, maka dengan ini menerangkan nama mahasiswa di bawah ini:

Nama : Rizqy Sadino
NIM : 210202110178
Fakultas : Syariah
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah

Bersama ini kami sampaikan bahwa mahasiswa tersebut di atas, kami terima untuk melaksanakan penelitian di PO Nori Trans. Demikian izin penelitian ini kami sampaikan untuk digunakan sebagaimana mestinya dan untuk melengkapi dan penyusunan skripsi dengan judul: **"Implementasi Permenhub No.83 tahun 2021 tentang kriteria dan Pelayanan Angkutan umum di PO Nori Trans"**.

Demikian surat keterangan dibuat untuk digunakan seperlunya.

Malang, 27 Mei 2025

Naufal Ridho Azizi

Gambar 1.2 Surat Balasan Penelitian



Gambar 1.3 Wawancara dengan Pemilik PO



Gambar 1.4 Kantor PO Nori Trans



Gambar 1.4 Armada PO Nori Trans

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama	:	Rizqy Sadino
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Tempat/Tanggal Lahir	:	Sumbawa, 4 November 2000
Agama	:	Islam
Perguruan Tinggi	:	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
Jurusan	:	Hukum Ekonomi Syariah
Alamat Rumah	:	Jl. Semangka no.38 Rt.03 Rw.05, Sumbawa Besar
Nomor Handphone	:	081946135215
Email	:	rizqysadino420@gmail.com