

**PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN
KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN
MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS
PARIWISATA**

**(STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN
KABUPATEN MALANG)**

SKRIPSI

OLEH :

BAGUS PRABOWO

NIM. 210202110083



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:

**PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN
KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN
MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS
PARIWISATA (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
DAN KABUPATEN MALANG)**

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

Malang, 19 November 2025

Penulis,



Bagus Prabbwo

NIM 210202110083

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Bagus Prabowo NIM: 210202110083 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul : **PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS PARIWISATA (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG)**

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

Mengetahui,

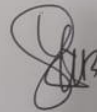
Malang, 19 November 2025

Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah

Dosen Pembimbing,













Dwi Hidayatul Firdaus, S.HI.
NIP. 197408192000031002



Kurniasih Bahagiati, M.H.
NIP. 198308042023211019

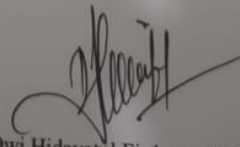
BUKTI KONSULTASI

Nama : Bagus Prabowo
Nim : 210202110083
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Kurniasih Bahagiati, M.H.
Judul Skripsi : **PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS PARIWISATA (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG)**

No	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Senin, 02-12-2024	Konsultasi Judul	
2	Kamis, 15-01-2025	Bimbingan Bab 1	
3	Senin, 30-01-2025	Bimbingan Bab 1-3	
4	Rabu, 21-04-2025	Revisi proposal skripsi	
5	Selasa, 22-04-2025	Acc Proposal skripsi	
6	Selasa, 09-09-2025	Bimbingan Bab 4	
7	Senin, 24-09-2025	Revisi Bab 4	
8	Kamis, 14-10-2025	Bimbingan Bab 4-5	
9	Rabu, 17-11-2025	Bimbingan Bab 1-5	
10	Senin, 05-05-2025	Persetujuan Skripsi	

Malang, 19 November 2025

Mengetahui,
Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah


Dwi Hidayatul Firdaus, S.HI.
NIP. 197408192000031002

HALAMAN PENGESAHAN

Yang bertandatangan di bawah ini, saya pembimbing skripsi dari mahasiswa:

Nama : Bagus Prabowo
NIM : 210202110083
Fakultas : Syariah
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah

Menyatakan bahwa skripsi mahasiswa yang bersangkutan telah selesai dan siap diujikan oleh tim penguji skripsi.

Demikian untuk dijadikan maklum

Mengetahui,

Ketua Progam Studi

Hukum Ekonomi Syariah

Dwi Hidayatul Firdaus, S.H.I
NIP. 197408192000031002

Malang, 19 November 2025

Dosen Pembimbing,

Kurniasih Bahagiati, M.H.
NIP. 198308042023211019

MOTO

وَمَنْ طَلَبَ الْعُلَىٰ مِنْ غَيْرِ كَدٍّ # أَضَاعَ الْعُمْرَ فِي طَلَبِ الْمَحَالِ

“Barangsiapa mendambakan kemuliaan tanpa adanya usaha
Maka ia telah menyia-nyiakan umur untuk mendapatkan hal yang mustahil”

فَاصْبِرْ إِنَّ وَعْدَ اللَّهِ حَقٌّ

“Dan bersabarlah kamu, sesungguhnya janji Allah adalah benar”
Q.S Ar-Rum : 60)

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan penguji skripsi saudara Bagus Prabowo NIM 210202110083, mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS PARIWISATA

(STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG)

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada tanggal

05 Desember 2025

Dengan Penguji:


1. Risma Nur Arifah, S.HI., M.H.
NIP. 198408302019032010

(
Ketua

2. Dwi Hidayatul Firdaus, S.HI.
NIP. 197408192000031002

(
Sekretaris

3. Prof. Dr. Khoirul Hidayah, M.H.
NIP. 197805242009122003

(
Penguji Utama

Malang, 22 Desember 2025



Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M. Ag.
NIP. 197108261998032002

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirabbil'alamin,: Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan kesempatan, kesehatan dan rahmat-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan penelitian dengan judul: **“PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG TERHADAP STANDAR PELAYANAN MINIMAL SEBAGAI UPAYA MITIGASI KECELAKAAN BUS PARIWISATA (STUDI DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG DAN KABUPATEN MALANG)**

Penulis mampu menyelesaikannya dengan baik. Shalawat dan salam kami panjatkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah memberikan kita suri tauladan untuk menjalani hidup ini secara syar'i. Semoga, jika kita meneladani beliau, kita termasuk orang-orang yang menerima syafaatnya di hari kiamat. Amin.

Mengingat semua instruksi, arahan, dan dukungan yang diterima, penulis dengan rendah hati menyampaikan rasa terima kasihnya yang tak tergoyahkan kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Ibu Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M.Ag., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

3. Bapak Dwi Hidayatul Firdaus, S.HI., selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Bapak Ramadhita, M.HI., selaku dosen wali selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
5. Ibu Kurniasih Bahagiati, M.H., selaku sebagai pembimbing yang telah meluangkan waktunya memberikan bimbingan dalam menyelesaikan Skripsi ini.
6. Segenap jajaran 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.
7. Staf Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Kedua Orangtuaku, Rini Hernawati dan Bapakku Dedi Siswanto beserta adik perempuan Saskya Khairunnisa penulis persembahkan skripsi dan juga gelar sarjana hukum ini untukmu. Terima kasih telah menjadi *support system* terbaik bagi penulis ketika merasa lelah dan putus asa. Terima kasih untuk semua cinta, kasih sayang, kebahagiaan, waktu, tenaga, uang, nasihat, dan didikan selama ini. Terima kasih doa

yang selalu mama panjatkan kepada Allah SAW untuk kelancaran semua urusan kehidupan penulis. Doakan penulis menjadi orang sukses dunia akhirat, berguna dan bermanfaat bagi semua orang. Satu hal yang penulis inginkan adalah agar selalu sehat, dan tunggu penulis hingga mencapai sukses agar bisa membalas semua kebahagiaan yang telah engkau berikan selama ini.

9. Teman-teman Adhibrata Hukum Ekonomi Syariah 2021 UIN Malang, terima kasih atas kebersamaan yang telah diberikan dan pengalaman berharga yang telah kita bagi. Semoga kita bisa bertemu lagi di lain waktu dalam keadaan sukses semua. Doa terbaik selalu menyertai kita.
10. Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang lengkap dengan stafnya beserta seluruh narasumber yang bersedia menjadi objek penelitian dan wawancara penulis.
11. Teman-teman Keluarga Besar “UKM Pagar Nusa UIN Malang” yang telah memberikan dukungan dan bantuan selama penelitian serta penyelesaian skripsi ini.

Dan untuk semua pihak yang telah mendukung dan mendampingi inisiatif ini sejauh ini, tetapi tidak dapat kami sebutkan satu per satu. Penulis menyadari betapa banyak kekurangan tesis ini. Oleh karena itu, kami sangat menghargai masukan dan rekomendasi yang membangun untuk perbaikan di masa mendatang.

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam penulisan karya ilmiah, penggunaan istilah asing kerap tidak dihindarkan. 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
أ	`	ط	. t
ب	b	ظ	. z
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	ه	h
ش	sh	ء	'
ص	. s	ي	y
ض	. d		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (*madd*), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū. (أ, و, ي). 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 muḍaf ilayh ditransliterasikan dengan “ah”, sedangkan yang berfungsi sebagai muḍaf ditransliterasikan dengan “at”.

DAFTAR ISI

COVER	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
BUKTI KONSULTASI.....	v
MOTTO.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	x
DAFTAR ISI	xviii
DAFTAR TABEL	xxi
DAFTAR LAMPIRAN	xxii
ABSTRAK.....	1
<i>ABSTRACT</i>.....	2
تجريد 3	3
BAB I: PENDAHULUAN.....	5
A. Latar Belakang Masalah.....	5
B. Rumusan Masalah.....	9

C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan	11
BAB II: TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Kerangka Teori.....	13
1. Standar Pelayanan Minimal.....	13
2. Pengawasan hukum.....	24
3. Kepatuhan Hukum.....	25
4. Ramp Check.....	26
5. Maqashid Syari'ah.....	28
B. Penelitian Terdahulu.....	30
BAB III: METODE PENELITIAN.....	45
A. Jenis Penelitian	45
B. Pendekatan Penelitian	45
C. Lokasi Penelitian.....	46
D. Sumber Data	46
1. Data Primer.....	46
2. Data Sekunder.....	46
E. Metode Pengumpulan Data	47
1. Wawancara	47
2. Dokumentasi.....	47
F. Metode Pengolahan Data	48

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... 50

A. Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata terhadap Standar Pelayanan Minimal sebagai upaya Mitigasi kecelakaan.....50

B. Tinjauan *Maqashid Syari'ah* dalam mewujudkan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal* dalam Mitigasi kecelakaan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang.....69

BABV: PENUTUP.....73

A. Kesimpulan.....73

B. Saran.....75

DAFTAR PUSTAKA.....76

LAMPIRAN.....80

DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....85

DAFTAR TABEL

- Tabel 2.1 : . Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keamanan
- Tabel 2.2 : Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keselamatan
- Tabel 2.3 : Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Kenyamanan
- Tabel 2.4 : Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keterjangkauan
- Tabel 2.5 : Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Kesenjangan
- Tabel 2.6 : Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keteraturan
- Tabel 4.1 : Tabel Data Bus Pariwisata Kota Malang Laik jalan dan tidak laik jalan
- Tabel 4.2 : Tabel Data Bus Pariwisata Kabupaten Malang Laik jalan dan tidak laik jalan

DAFTAR LAMPIRAN

Gambar 1.1 : Surat Penelitian

Gambar 1.2 : Lokasi Dinas Perhubungan Kota Malang

Gambar 1.3 : Lokasi Dinas Perhubungan Kabupaten Malang

Gambar 1.4 : Wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas

Perhubungan Kota Malang

Gambar 1.4 : Wawancara dengan Bidang Angkutan Dinas

Perhubungan Kabupaten Malang.

ABSTRAK

Bagus Prabowo, 210202110083, 2025, Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar Pelayanan Minimal sebagai upaya mitigasi kecelakaan Bus Pariwisata (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang), Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing Skripsi: Kurniasih Bahagiati, M.H.

Keywords: Standar Pelayanan Minimal; Bus Pariwisata; *Maqashid Syari'ah*.

Penelitian ini membahas terkait pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar Pelayanan Minimal dalam upaya mitigasi kecelakaan Bus Pariwisata yang berfokus pada aspek Standar Pelayanan Minimal yang terdiri atas kenyamanan, keselamatan, keamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan, serta tinjauan *Maqashid Syari'ah* terkait *hifz an-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta).

Metode penelitian ini adalah yuridis empiris dengan pendekatan hukum sosiologis. Data yang dikumpulkan berasal dari sumber primer dan sekunder. Sumber primer diperoleh melalui wawancara dan dokumentasi, kemudian dianalisis berdasarkan standar Pelayanan Minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 yang diubah kedua kalinya dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Tidak dalam Trayek

Hasil dari data wawancara, dokumentasi, dan analisis peraturan mengindikasikan bahwa pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang dalam mencegah kecelakaan bus pariwisata serta tinjauan *Maqashid Syari'ah* telah dilaksanakan. Namun, ditemukan beberapa celah yang membuat pengawasan kurang efektif, baik dari internal maupun eksternal. Ini menunjukkan perlunya meningkatkan efektivitas pengawasan tersebut. Implikasinya, pengawasan ini tidak hanya bertujuan memitigasi risiko kecelakaan, tetapi juga mendukung penerapan SPM sebagai dasar regulasi transportasi umum. Dengan demikian, diharapkan adanya dampak positif terhadap kepercayaan masyarakat dan perekonomian pariwisata di wilayah Malang.

ABSTRAK

Bagus Prabowo, 210202110083, 2025, Supervision of the Malang City and Malang Regency Transportation Department in efforts to mitigate bus accidents (Study at the Malang City and Malang Regency Transportation Department),, Thesis, Sharia Economic Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University of Malang. Thesis Supervisor : Kurniasih Bahagiati, M.H.

Kata Kunci: Minimum Service Standards; Tourist Buses; Maqashid Syari'ah.

This study discusses the supervision of the Malang City and Malang Regency Transportation Departments regarding Minimum Service Standards in an effort to mitigate tourist bus accidents. It focuses on the Minimum Service Standards aspects, which include comfort, safety, security, affordability, equality, and orderliness. It also examines the Maqasid Syari'ah (Islamic principles) related to hifz an-nafs (protection of life) and hifz al-mal (protection of property).

This research method is empirical juridical with a sociological legal approach. The data collected comes from primary and secondary sources. Primary sources were obtained through interviews and documentation, then analyzed based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 46 of 2014 concerning Minimum Service Standards for Transportation of People by Public Motorized Vehicles Not on Routes as amended by the Regulation of the Minister of Transportation Number 28 of 2015 as amended by the second amendment with the Regulation of the Minister of Transportation No. 44 of 2019 concerning Minimum Service Standards for Transportation of People by Public Motorized Vehicles Not on Routes.

The results of the interviews, documentation, and regulatory analysis indicate that supervision by the Malang City and Malang Regency Transportation Offices to prevent tourist bus accidents and observe Maqashid Syari'ah (the principles of Islamic law) has been implemented. However, several gaps were identified that make supervision ineffective, both internally and externally. This indicates the need to improve the effectiveness of such supervision. Consequently, this supervision aims not only to mitigate accident risks but also to support the implementation of Standard Operating Procedures (SPM) as the basis for public transportation regulations. This is expected to have a positive impact on public trust and the economy in the Malang region.

الملخص

باغوس بربو، 210202110083، 2025، إشراف إدارة النقل في مدينة مالانغ ومقاطعتها على الحد من حوادث الحافلات السياحية بناءً على لائحة وزير النقل رقم 29 لعام 2015 ومقاصد الشريعة الإسلامية، أطروحة، برنامج دراسة القانون الاقتصادي الشرعي، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية في مالانغ. مشرف الأطروحة: كورنياسيه بهاجياتي، م.ح.

الكلمات المفتاحية: معايير الخدمة الدنيا؛ الحافلات السياحية؛ مقاصد الشريعة..

تناقش هذه الدراسة إشراف إدارات النقل في مدينة مالانغ ومقاطعة مالانغ في التخفيف من حوادث الحافلات السياحية بناءً على اللائحة الوزارية رقم 29 لعام 2015 ومقاصد الشريعة، التي تركز على معايير الخدمة الدنيا، والتي تتكون من الراحة والأمن والسلامة كما هو منصوص عليه في المادة 4 الفقرة (أ) من القانون رقم 8 لعام 1999. يجب الوفاء بهذا الحق إذا نفذ مقدمو الخدمات معايير الخدمة الدنيا بناءً على اللائحة الوزارية رقم 98 لعام 2013، بصيغتها المعدلة باللائحة الوزارية رقم 29 لعام 2015. ومع ذلك، في الواقع، لا تزال حوادث الحافلات السياحية تحدث. الغرض من هذه الدراسة هو تحليل إشراف إدارات النقل في مدينة مالانغ ومقاطعة مالانغ بشكل أكبر في التخفيف من الحوادث.

المنهج عتمد هذه الطريقة البحثية على المنهج القانوني التجريبي مع اتباع نهج قانوني اجتماعي. تأتي البيانات التي تم جمعها من مصادر أولية وثانوية. تم الحصول على المصادر الأولية من خلال المقابلات والتوثيق، ثم تم تحليلها بناءً على الملحق الخاص باللائحة الوزارية رقم 98 لعام 2013 والتي تم تعديلها بموجب اللائحة الوزارية رقم 29 لعام 2015. تشير نتائج بيانات المقابلات والتوثيق والتحليل التنظيمي إلى أن الرقابة التي تقوم بها مكاتب النقل في مدينة مالانغ ومقاطعة مالانغ في منع حوادث الحافلات السياحية ومراجعة مقاصد الشريعة قد تم تنفيذها. ومع ذلك، فقد وجدت العديد من الثغرات التي تجعل الرقابة أقل فعالية، داخليًا وخارجيًا. وهذا يشير إلى الحاجة إلى تحسين فعالية هذا الإشراف. وهذا يعني أن هذا الإشراف لا يهدف فقط إلى التخفيف من مخاطر الحوادث، ولكنه يدعم أيضًا تنفيذ إدارة الأداء الاستراتيجي كأساس للوائح النقل العام. ومن المؤمل أن يكون لذلك تأثير إيجابي على ثقة الجمهور واقتصاد السياحة في منطقة مالانغ.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah komponen utama dalam mendukung aktivitas masyarakat, khususnya di area perkotaan dengan mobilitas tinggi. Dalam konteks ini, angkutan kota seperti bus pariwisata berperan penting sebagai moda transportasi utama untuk melayani wisatawan dan mendukung pengembangan sektor pariwisata yang menjadi tulang punggung ekonomi di berbagai daerah, termasuk Kota Malang dan Kabupaten Malang.

Dinas Perhubungan berperan dalam mengawasi operasional bus pariwisata, termasuk pemeriksaan kelayakan kendaraan melalui uji KIR, pemberian izin operasional, dan penegakan regulasi terkait jam kerja pengemudi. Dinas Perhubungan memiliki kewenangan dalam Melakukan Pengawasan, Dasar Hukum dalam kewenangan ini ada dua yaitu dalam Pasal 5 ayat 2 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah¹, dalam hal ini UU Pemerintahan Daerah mengatur bahwa SPM adalah bagian dari urusan pemerintahan wajib yang harus dilaksanakan oleh pemerintah daerah salah satunya termasuk Dinas Perhubungan.

¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 ayat (2) dan ayat (3), diakses melalui <https://peraturan.bpk.go.id>

Pemerintah Indonesia, melalui Kementerian Perhubungan, telah menetapkan, Standar Pelayanan Minimal (SPM) dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 yang diubah kedua kalinya dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Kendaraan bermotor Umum Tidak dalam Trayek².

Untuk memberikan pelayanan berkualitas kepada masyarakat, operator angkutan wajib memenuhi persyaratan SPM, yaitu aspek keamanan keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Pengawasan terhadap kepatuhan terhadap peraturan ini dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan melalui pemeriksaan rutin dan Ramp Check, Peraturan ini berfungsi sebagai landasan hukum yang mengatur standar keselamatan, kenyamanan, dan kelayakan kendaraan yang harus ditaati oleh operator Bus Pariwisata. Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan meliputi pemeriksaan kelayakan kendaraan melalui ramp check, pemantauan kelengkapan dokumen administratif, serta penerapan sanksi tegas terhadap pelanggaran untuk menjamin layanan yang aman dan dapat diandalkan bagi penumpang. Hal ini krusial untuk mengurangi insiden kecelakaan yang sering terjadi

² Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015, dan perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

akibat kelalaian operator atau kondisi kendaraan yang tidak memadai.

Pengawasan terhadap peraturan ini merupakan tanggung jawab Dinas Perhubungan di tingkat daerah, yang bertugas memastikan bahwa pengusaha jasa perjalanan/transportasi mematuhi ketentuan yang telah ditetapkan. Namun, dalam praktiknya, pengawasan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) ini sering kali dihadapkan pada berbagai tantangan. Sebagai wilayah wisata, tingginya permintaan terhadap layanan bus pariwisata sering kali tidak seimbang dengan kepatuhan operator terhadap standar yang ditetapkan, seperti kondisi kelayakan kendaraan, ketersediaan fasilitas keselamatan, dan pelaksanaan jadwal yang konsisten³.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, Minto Rahardjo S.Sos., M.M., beliau menyatakan bahwa “terdapat beberapa pelaku usaha travel Bus Pariwisata yang tidak mematuhi SPM, salah satunya adalah Bus Pariwisata Pujon yang berada di bawah kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang, yang tidak memenuhi kondisi laik jalan namun tetap beroperasi, sehingga dikenai sanksi tilang oleh kepolisian”⁴. Hal ini menimbulkan pertanyaan mengenai pengawasan Dinas Perhubungan dalam memitigasi Kecelakaan. Regulasi ini

³ Afnani Alifian,” Kecelakaan Tragis di Batu, Pakar Pendidikan UM Soroti Standar Keselamatan Bus Pariwisata”*Beritajatim*, 9 Januari 2025, diakses 20 April 2025, <https://beritajatim.com/kecelakaan-tragis-di-batu-pakar-pendidikan-um-soroti-standar-keselamatan-bus-pariwisata>

⁴ Minto Raharjo, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

berfungsi sebagai landasan hukum yang mengatur standar keselamatan, kenyamanan, dan kelayakan kendaraan yang wajib ditaati oleh operator bus.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Onelya Mahardini, beliau mengatakan bahwa “Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan berupa pemeriksaan kelayakan kendaraan melalui Ramp Check dan Uji Kir yang sesuai dengan Peraturan Standar Pelayanan Minimal berupa kelengkapan dokumen administratif, serta penerapan tindakan tegas terhadap pelanggaran untuk menjamin layanan yang aman dan dapat diandalkan bagi penumpang, pengawasan yang dilakukan belum maksimal dilihat dari fasilitas pengawasan yang belum memadai, dan kurangnya kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya Standar Pelayanan Minimal (SPM)”. Hal ini sangat penting diperhatikan untuk mengurangi insiden kecelakaan yang sering terjadi akibat kelalaian operator atau kondisi kendaraan yang tidak memadai⁵.

Adapun beberapa contoh kasus kecelakaan Bus Pariwisata sebagai berikut; bus yang mengangkut rombongan dari SMA Negeri 1 Porong Sidoarjo mengalami insiden di Jalan Tol KM 72.200 A arah Surabaya-Malang. Kronologi kejadian dimulai ketika bus dinas Polri RSB Pusdik Brimob Watukosek tersebut melaju dari arah utara ke selatan, namun di lokasi kejadian, pengemudi diduga kurang

⁵ Onelya Mahardini, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang (Kepanjen, 09 September 2025)

konsentrasi. Akibatnya, dua orang dinyatakan meninggal dunia⁶. Contoh kasus lainnya adalah kecelakaan bus pariwisata Sakhindra Trans di Kota Batu, yang menyebabkan empat orang meninggal dunia dan sepuluh orang lainnya luka-luka. Kapolres Batu AKBP Andi Yudha Pranata menyatakan bahwa berdasarkan pendalaman terhadap sejumlah bukti, kecelakaan tersebut diduga disebabkan oleh faktor manusia dan kendaraan, khususnya sistem pengereman yang tidak berfungsi dengan baik. Berdasarkan hasil Wawancara dan Kasus kecelakaan yang ada diperlukan pengawasan yang efektif terhadap regulasi yang berlaku.

Dari perspektif *maqashid syariah*, pengawasan terhadap transportasi tidak semata-mata bertujuan untuk memastikan kepatuhan terhadap hukum formal, melainkan juga untuk merealisasikan kemaslahatan umat, khususnya melalui pemeliharaan *hifz an-nafs* (perlindungan jiwa) dan *hifz al-mal* (perlindungan harta). *Maqashid syariah* menegaskan signifikansi pemeliharaan keselamatan sebagai prioritas utama, sehingga pengawasan harus dilaksanakan secara menyeluruh guna mencegah kerugian terhadap jiwa dan harta yang timbul akibat kecelakaan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut judul: **Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap**

⁶ "Risky Pratama." Inilah Kronologi dan Penyebab Kecelakaan Bus Rombongan SMAN 1 Porong, [suarasurabaya.net](https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/inilah-kronologi-dan-penyebab-kecelakaan-bus-rombongan-sman-1-porong/), 1 Februari 2025, Diakses 22 April 2025"
<https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/inilah-kronologi-dan-penyebab-kecelakaan-bus-rombongan-sman-1-porong/>

**Standar Pelayanan Minimal sebagai upaya mitigasi kecelakaan
Bus Pariwisata (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang dan
Kabupaten Malang)**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar pelayanan Minimal dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata sebagai upaya Mitigasi kecelakaan?
- b. Bagaimana tinjauan *Maqashid Syari'ah* dalam mewujudkan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal* dalam Upaya Mitigasi kecelakaan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian Berdasarkan dengan rumusan masalah diatas adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar pelayanan Minimal dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata sebagai upaya Mitigasi kecelakaan.
2. Untuk mengetahui tinjauan *Maqashid Syari'ah* dalam

mewujudkan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal* dalam Mitigasi kecelakaan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang.

D. Manfaat Penelitian

1) Teoritis

- a. Sebagai pengetahuan mengenai Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar pelayanan Minimal dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata sebagai upaya Mitigasi kecelakaan.
- b. Sebagai pengetahuan tinjauan *Maqashid Syari'ah* dalam mewujudkan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal* dalam Mitigasi kecelakaan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang.

2) Praktis

- a. Dengan memahami pengawasan dari Dinas Perhubungan terhadap regulasi yang berlaku, diharapkan dapat mengurangi risiko kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan lain, sehingga menciptakan lingkungan transportasi yang lebih aman keseluruhan.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat membantu dalam pengawasan Kelaikan Bus Pariwisata yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang, sehingga mendorong peningkatan kualitas layanan Bus Pariwisata.

E. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pembaca mengetahui isi dari penelitian ini, susunan sistematika dari pembahasan tersebut ialah sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan : Bab ialah bagian awal dari penelitian yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan. Bab ini bertujuan sebagai dasar untuk memahami tentang permasalahan dan konteks yang penting. khususnya Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar pelayanan Minimal dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata sebagai upaya Mitigasi kecelakaan

BAB II Tinjauan Pustaka : Bab ini memaparkan berbagai teori serta referensi yang erat kaitannya terhadap topik penelitian. Peneliti menguraikan teori yang menjadi landasan konseptual, termasuk definisi, konsep kunci, dan kerangka teoretis yang membantu memahami fenomena yang diteliti. Selain itu, peneliti juga mengulas hasil penelitian sebelumnya yang berkaitan, memberikan ringkasan tentang tujuan, temuan, dan kesimpulan dari penelitian terdahulu untuk menunjukkan bagaimana penelitian tersebut membentuk pemahaman saat ini dan bagaimana penelitian baru ini dapat memperluas atau memperbarui pengetahuan yang ada.

BAB III Metode Penelitian : Bab ini memaparkan terkait pendekatan dan jenis penelitian, lokasi, sumber data, teknik

pengumpulan, serta analisis data. Penting juga untuk menunjukkan proses penelitian dan memastikan keabsahan hasilnya.

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan : Bab ini menyajikan hasil penelitian dan analisisnya. Data yang diperoleh dianalisis, diolah, dan dikaitkan dengan tinjauan pustaka yang telah dibahas dalam Bab II.

BAB V Penutup : Bab ini adalah bagian terakhir yang berisi ringkasan keseluruhan penelitian, menjelaskan hasil pembahasan sekaligus menjawab pokok permasalahan yang diajukan secara singkat terkait hasil penelitian. Selain itu, bab ini juga memuat saran dari peneliti setelah melakukan penelitian

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kerangka Teori

1. Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan ukuran layanan minimum yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum untuk menyediakan layanan yang aman selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur kepada pengguna jasa⁷. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan secara minimal, termasuk jenis dan kualitas layanan yang berhak diterima setiap pengguna jasa.⁸ Dalam Pasal 2 angka 2 disebutkan bahwa Standar Pelayanan Minimal ini mencakup aspek kenyamanan, keselamatan, keamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan⁹.

Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk angkutan orang sangat penting guna memastikan hak pengguna

⁷ Pasal 1 angka 6 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 46 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

⁸ Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 46 Tahun 2014

⁹ Pasal 2 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 46 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

jasa terpenuhi secara aman, nyaman, dan terjangkau. Hal ini diukur berdasarkan tingkat pelayanan yang mempertimbangkan kepentingan berbagai pihak terkait. Untuk memastikan kendaraan umum dalam trayek, khususnya trayek perkotaan di wilayah kota, memenuhi SPM, dilakukan pemeriksaan fisik. Jika kendaraan memenuhi standar, Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/walikota akan memberikan stiker sebagai bukti bahwa kendaraan telah memenuhi SPM angkutan orang dalam trayek tersebut.

Evaluasi dan pemantauan dilakukan setiap enam bulan dengan membentuk tim yang meliputi unsur teknis, hukum, dan asosiasi angkutan umum. Selain itu, memenuhi Standar Pelayanan Minimal adalah syarat untuk mendapatkan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek. Perusahaan yang melanggar standar ini akan dikenai sanksi administratif seperti peringatan tertulis, pembekuan izin, atau pencabutan izin. Dalam hal ini mencakup beberapa aspek yaitu:

a. Aspek Keamanan

Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merujuk pada kondisi di mana setiap individu, barang, dan/atau kendaraan terbebas dari gangguan akibat perbuatan melawan hukum serta rasa takut selama berlalu lintas¹⁰. Dalam konteks angkutan bus,

¹⁰ Pasal 1 Angka 30 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

keamanan mencakup segala upaya dan kondisi yang memastikan perlindungan bagi penumpang, pengemudi, dan kendaraan dari berbagai risiko serta ancaman selama perjalanan. Keamanan dalam angkutan bus bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang aman dan terlindungi bagi semua pihak yang terlibat dalam perjalanan.

Dalam angkutan umum, baik berupa bus maupun moda lainnya, konsumen memiliki hak untuk memperoleh keamanan. Perusahaan angkutan dianggap telah mengimplementasikan substansi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 44 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek apabila angkutan bus tersebut memenuhi berbagai jenis Standar Pelayanan Minimal yang tercantum dalam peraturan tersebut diantaranya:¹¹

¹¹ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 44 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Tabel 2.1
Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keamanan

No.	Jenis	Uraian
1.	Keamanan.	Ini adalah daftar yang memuat identitas dan jumlah penumpang.
	a. Daftar penumpang (<i>Manifest</i>).	
	b. Identitas Pengemudi	<ul style="list-style-type: none"> - Papan Informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan diruang pengemudi - Seragam Awak kendaraan
	c. Identitas Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> - Dilengkapi dengan logo perusahaan, nama perusahaan, dan nomor urut kendaraan pada dinding kiri dan kanan - Dilengkapi dengan tulisan "ANGKUTAN PARIWISATA" yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus.
	d. Informasi Gangguan Keamanan	Berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan
	e. Kaca Film	Lapisan Kaca pada kendaraan

b. Keselamatan

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merujuk pada keadaan di mana semua individu terlindungi dari bahaya kecelakaan saat berlalu lintas, yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan¹². Keselamatan

¹² Pasal 1 Angka 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dalam angkutan bus meliputi segala upaya, prosedur, dan tindakan yang bertujuan untuk melindungi penumpang, pengemudi, serta pihak-pihak lain di jalan dari kecelakaan, cedera, atau kerusakan. Hal ini mencakup pemeliharaan kendaraan, kepatuhan terhadap regulasi lalu lintas, serta pelatihan dan kewaspadaan pengemudi.

Dalam angkutan umum, baik berupa bus maupun moda lainnya, konsumen memiliki hak untuk memperoleh jaminan keselamatan. Perusahaan angkutan dianggap telah mengimplementasikan substansi peraturan apabila angkutan bus tersebut memenuhi berbagai jenis Standar Pelayanan Minimal yang tercantum dalam peraturan tersebut diantaranya:¹³

Tabel 2.2
Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keselamatan

No.	Jenis	Uraian
1.	Keselamatan.	
	a. Pengemudi	
	1) Kondisi fisik.	Pengemudi berada dalam kondisi sehat secara fisik maupun mental.
	2) Kompetensi.	Pengemudi mengetahui rute pelayanan, keamanan, dan tanggap darurat

¹³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 44 Tahun 2019 Tentang Perubahan kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2015 Perubahan atas Peraturan Menteri Nomor 46 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalamt Rayek.

2a) Jam istirahat.	Pengemudi harus beristirahat maksimal 15 menit setelah mengemudi selama 2 jam berturut-turut.
b. Lampu senter.	Alat bantu penerangan.
c. Alat pemukul/pemecah kaca (martil).	Berupa sebuah martil yang ditempatkan di dekat jendela atau lokasi yang mudah diakses penumpang saat keadaan darurat.
d. Alat pemadam api ringan (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.
e. Fasilitas kesehatan	Perlengkapan Pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K).
f. Buku panduan penumpang	1. Buku panduan untuk penumpang mengenai cara menggunakan fasilitas tanggap darurat saat terjadi keadaan darurat kecelakaan 2. Buku panduan do'a selama perjalanan.
g. Pintu darurat.	Berupa jendela yang dapat dilepas saat terjadi kecelakaan.
g1. Pintu keluar dan atau pintu masuk penumpang.	Pintu keluar dan atau masuk penumpang wajib tertutup saat kendaraan sedang berjalan.
g2. Ban.	Ban depan dilarang memakai ban vulkanisir.
g3. Rel korden (gorden) di jendela.	Posisi rel gorden yang terpasang tidak menghalangi evakuasi saat terjadi keadaan darurat, seperti saat kaca harus dipecahkan.
g4. Alat pembatas kecepatan.	Alat yang dipasang di kendaraan angkutan umum untuk membatasi kecepatan.
g5. Pegangan tangan (<i>hand grip</i>)	Pemasangan pegangan tangan pada sandaran kursi sepanjang lorong (gang).

g6. Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang.	a. Untuk Mesin bus yang terletak di belakang tidak dilengkapi pintu pengemudi. b. Hanya teknisi yang boleh menggunakan mesin di depan pintu.
g7. Alat pemukul/pemecah kaca (<i>martil</i>).	Merupakan martil yang ditempatkan di jendela atau lokasi yang mudah diakses penumpang saat keadaan darurat.
g8. Alat pemadam api ringan (APAR).	Tabung pemadam api yang harus dipasang di dalam kendaraan.
g9. Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI).	Kabel listrik untuk fasilitas penumpang.
g10. Sabuk keselamatan.	Sabuk keselamatan minimal 2 titik disetiap tempat duduk
h. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool).	Tempat menyimpan, memelihara, dan memperbaiki kendaraan.
i. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan.	Prosedur pengecekan kelalaian sebelum kendaraan beroperasi
j. Asuransi kecelakaan lalu lintas.	kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan

c. Kenyamanan

Kenyamanan, sebagaimana didefinisikan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), merupakan kondisi yang nyaman atau keadaan yang membuat seseorang merasa tenang dan tidak terganggu. Kenyamanan dalam angkutan bus mencakup kondisi atau kualitas yang memungkinkan seseorang

merasa nyaman, tenang, dan tidak terganggu. Hal ini meliputi berbagai aspek seperti suasana, lingkungan, atau situasi yang mendukung rasa aman dan menyenangkan. Kenyamanan dalam angkutan bus bertujuan untuk menyediakan pengalaman perjalanan yang menyenangkan dan memuaskan bagi penumpang.

Angkutan bus tersebut dianggap telah memenuhi berbagai jenis Standar Pelayanan Minimal yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, Adapun untuk rincian aspek kenyamanan diantaranya:¹⁴

Tabel 2.4
Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Kenyamanan

No.	Jenis	Uraian
1.	Kenyamanan.	
	a. Kapasitas angkut.	Jumlah penumpang sesuai dengan kapasitas angkutan.
	b. Fasilitas umum.	a. Tempat duduk.
		b. Nomor Tempat duduk.
		c. sirkulasi udara.
		d. Rak bagasi.
		e. Bagasi bagian Bawah.
		f. kebersihan.
	c. Fasilitas tambahan.	1. Kaca film.
		2. Sarana visual dan audio diletakkan diruang penyimpanan.
		3. Gorden.
		4. Pengatur suhu ruangan.

¹⁴ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 44 Tahun 2019 Tentang Perubahan kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2015 Perubahan atas Peraturan Menteri Nomor 46 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

	5. <i>Reclining seat.</i>
	5a. Di larangan merokok.

d. Keterjangkauan

Pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM), khususnya aspek keterjangkauan tarif sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013, merupakan langkah strategis dalam mitigasi kecelakaan bus pariwisata. Aspek keterjangkauan tidak hanya memastikan aksesibilitas ekonomi bagi pengguna jasa, tetapi juga mendorong operator untuk mempertahankan standar keselamatan melalui investasi pada pemeliharaan armada dan kepatuhan regulasi, sehingga mengurangi risiko kecelakaan yang sering disebabkan oleh kelalaian manusia atau kondisi kendaraan yang tidak layak. Adapun untuk rincian aspek kenyamanan diantaranya:¹⁵

Tabel 2.5

Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keterjangkauan

No.	Jenis	Uraian
1.	Keterjangkauan	Jumlah biaya yang dikenakan kepada pengguna Tarifter,
	a. Tarif	

¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 44 Tahun 2019 Tentang Perubahan kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2015 Perubahan atas Peraturan Menteri Nomor 46 Tahun 2014 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

		<p>layanan untuk satu kali perjalanan untuk:</p> <p>1) Non Ekonomi, harga tiket sesuai pelayanan;</p> <p>2) Ekonomi, diberikan subsidi.</p>
--	--	---

e. Kesetaraan

Aspek kesetaraan dalam Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan komponen fundamental yang memastikan layanan angkutan umum dapat diakses secara adil dan inklusif oleh semua lapisan masyarakat tanpa diskriminasi. Dalam hal ini kesetaraan berperan penting dalam menciptakan lingkungan transportasi yang aman dan setara, sehingga mengurangi risiko kecelakaan yang timbul dari ketidaksetaraan akses, seperti penolakan penumpang berdasarkan kondisi fisik atau segregasi wilayah, Adapun untuk rincian aspek kenyamanan diantaranya:

Tabel 2.6

Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Kesetaraan

No.	Jenis	Uraian
	Kesetaraan	
	a. Pelayanan Prioritas	<p>1. Prioritas diberikan untuk pembelian tiket dan pemilihan tempat duduk.</p> <p>2. Pemberian prioritas saat kendaraan naik atau turun</p>
	b. Ruang penyimpanan kursi roda	Ruang khusus dibagasi untuk penyimpanan kursi roda

f. Keteraturan

Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek menetapkan aspek keteraturan sebagai elemen penting untuk memastikan layanan angkutan umum berjalan secara konsisten dan terjadwal. Dimana keteraturan menjadi kunci untuk mencegah risiko kecelakaan yang timbul dari ketidakpastian jadwal, seperti kelelahan pengemudi akibat perjalanan yang tidak teratur atau penundaan yang memaksa percepatan yang berbahaya, sehingga mendukung keselamatan penumpang dan kelancaran sektor pariwisata. Adapun untuk rincian aspek keteraturan diantaranya:

Tabel 2.7

Rincian Standar Pelayanan Minimal Aspek Keteraturan

No.	Jenis	Uraian
	Keteraturan	Informasi yang berisi:
	a. Informasi Pelayanan	a. keberangkatan; b. kedatangan; c. tarif; d. trayek yang dilayani.
	b. Informasi gangguan perjalanan bus	Informasi yang disampaikan diloket Kepada calon

		<p>penumpang, harus</p> <p>mencantumkan paling sedikit::</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jadwal kedatangan dan keberangkatan 2. Tarif 3. Nama Terminal 4. Trayek
--	--	--

2. Pengawasan Hukum

Menurut KBBI istilah "pengawasan" berasal dari akar kata "awas" yang diberi imbuhan "an", yang bermakna pemantauan dan penjagaan. Secara umum, konsep pengawasan ini cukup mudah dipahami dalam kehidupan sehari-hari, baik di masyarakat umum maupun di lingkungan perusahaan swasta dan pemerintah. Namun, memberikan batasan definitif tentang pengawasan tersebut masih menimbulkan kesulitan. Bahkan para ahli manajemen pun sering kesulitan memberikan penjelasan yang jelas tentang pengawasan karena perbedaan sudut pandang yang mereka gunakan. Perbedaan ini muncul karena objek yang mereka kaji tidak sama, sehingga menghasilkan bahasa dan pemahaman yang berbeda pula. Meski demikian, secara umum, terdapat kesamaan dalam pengertian

manajemen sendiri.¹⁶

Menurut Saiful Anwar dalam Murhaini (2014:3), pengawasan terhadap tindakan aparaturnya pemerintah penting agar tugas berjalan sesuai tujuan dan menghindari penyimpangan. Penyimpangan tidak selalu disebabkan oleh pengawasan yang lemah atau tidak ada; terkadang penyimpangan terjadi karena adanya niat dan peluang untuk melakukan tindakan tersebut penyimpangan. Tujuan utama dari pengawasan yang diinginkan pemerintah sebenarnya adalah untuk mencapai pengawasan tersebut sendiri. Karena setiap kegiatan pasti memiliki tujuan tertentu, pengawasan menjadi sangat penting dalam usaha mencapai tujuan tersebut tujuan.

Dinas Perhubungan memiliki kewenangan dalam Melakukan Pengawasan, Dasar Hukum dalam kewenangan ini ada dua yaitu dalam Pasal 5 ayat 2 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pasal 5 ayat 2 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas yang menyatakan bahwa pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) mencakup beberapa fungsi termasuk pengawasan¹⁷, Pembinaan LLAJ dilaksanakan oleh

¹⁶Komal Kumar P, "Analisi Fungsi Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Besar Di Kota Pekanbaru," 2019, 373426, [https://repository.uin-suska.ac.id/25476/2/BUDI GUNAWAN.pdf](https://repository.uin-suska.ac.id/25476/2/BUDI%20GUNAWAN.pdf).

¹⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 ayat (2) dan ayat (3), diakses melalui <https://peraturan.bpk.go.id>

instansi pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya, termasuk pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan instansi yang ditugaskan berdasarkan peraturan perundang-undangan, dalam hal ini UU Pemerintahan Daerah mengatur bahwa SPM adalah bagian dari urusan pemerintahan wajib yang harus dilaksanakan oleh pemerintah daerah. Karena Permenhub No. 44 tahun 2019 menetapkan SPM teknis di bidang angkutan umum, maka Dinas Perhubungan sebagai perangkat pemerintahan daerah yang menangani urusan perhubungan wajib melaksanakan dan mengawasi pemenuhan SPM tersebut dalam wilayahnya. Dasar hukum pengawasan selanjutnya yaitu UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang berisi Menetapkan bahwa Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan bagian dari urusan pemerintahan wajib yang harus dilaksanakan oleh pemerintah daerah, dengan pedoman SPM ditetapkan oleh pemerintah pusat¹⁸, Ketentuan ini mengikat pemerintah daerah (termasuk Dinas Perhubungan sebagai bagian perangkat daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintahan bidang perhubungan) untuk melaksanakan pelayanan dasar dan memenuhi SPM yang telah ditetapkan oleh pemerintah pusat. Dengan demikian monitoring dan pengawasan pemenuhan SPM adalah bagian dari

¹⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587, Pasal 1 angka 17 dan Pasal 18 ayat (1)–(3).

pelaksanaan tugas pemerintah daerah berdasarkan UU ini.

3. Kepatuhan Hukum

Kepatuhan hukum, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), berasal dari kata "patuh," yang berarti bersikap tunduk atau taat terhadap perintah, aturan, atau disiplin. Mematuhi peraturan berarti mengikuti spesifikasi, standar, atau hukum yang ditetapkan oleh lembaga atau organisasi berwenang di bidang terkait. Dengan demikian, kepatuhan menggambarkan sikap patuh, ketaatan, dan tunduk terhadap ajaran serta aturan tersebut. Dalam konteks ini, bagaimana subjek hukum, seperti operator bus pariwisata, mematuhi regulasi yang berlaku, seperti Permenhub No. 44 Tahun 2019, demi mencapai tujuan tertentu, misalnya keselamatan dan pelayanan berkualitas.¹⁹

Teori kepatuhan hukum yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto bahwa kepatuhan terhadap suatu peraturan perundang-undangan tidak ditentukan oleh keberadaan norma hukum semata, melainkan oleh interaksi berbagai faktor yang saling berkaitan, yaitu faktor hukum, penegak hukum, sarana dan fasilitas, masyarakat, serta kebudayaan²⁰. Kelima faktor tersebut secara bersama-sama menentukan efektivitas pelaksanaan hukum dalam

¹⁹ Syamsarina Et Al., "Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum: Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum Masyarakat," JURNAL SELAT 10, No. 1 (2022): 83–84. <https://jurnal.iain-bone.ac.id/index.php/ekspose/article/download/8954/pdf/22101>

²⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum* (Jakarta: Rajawali Pers, 2008), 8–10.

kehidupan bermasyarakat.

Dalam konteks pengawasan terhadap penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan bus pariwisata, teori Soerjono Soekanto menunjukkan bahwa kejelasan norma SPM sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 harus didukung oleh peran Dinas Perhubungan sebagai Pengawasan yang konsisten, didukung oleh sarana pengawasan yang memadai serta tingkat kesadaran hukum penyelenggara angkutan akan mendorong terbentuknya kepatuhan hukum yang substantif.

Lebih lanjut, kepatuhan hukum terhadap Standar Pelayanan Minimal tidak hanya berfungsi sebagai bentuk ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan, tetapi juga memiliki implikasi langsung terhadap upaya mitigasi kecelakaan bus pariwisata. Dengan terpenuhinya standar keselamatan dan pelayanan melalui pengawasan yang efektif, risiko terjadinya kecelakaan dapat diminimalkan. Kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal tersebut pada akhirnya berfungsi sebagai upaya mitigasi kecelakaan bus pariwisata, karena standar tersebut secara langsung berkaitan dengan aspek teknis, operasional, dan keselamatan angkutan.

Dari sudut pandang teori ini, hasil penelitian menunjukkan adanya jarak antara regulasi dan pelaksanaannya. Meski regulasi

tersebut sudah ada dan jelas, penegakan hukumnya masih belum maksimal. Hal ini bisa dilihat dari banyaknya operator yang melanggar aturan, baik dari kondisi fisik kendaraan, perlengkapan keselamatan, maupun izin operasional. Kesenjangan ini menandakan bahwa keberhasilan penegakan hukum sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti keterbatasan sumber daya, koordinasi yang kurang baik, dan rendahnya kesadaran dari pihak terkait diatur.

4. *Maqashid Syari'ah*

a. Pengertian *Maqashid Syari'ah*

Maqasid syari'ah, yang menekankan bahwa Islam hadir untuk mengupayakan dan menjaga kebahagiaan manusia, merupakan salah satu inti ajaran Islam. Para ulama mengakui gagasan ini sebagai prinsip dasar Islam. Menumbuhkan kebajikan dan mencegah kemunkaran yaitu, meraih manfaat dan menjauhi keburukan adalah inti dari Maqashid Syari'ah. Karena Islam dan maslahat bagaikan dua saudara kembar yang tak terpisahkan, frasa "maslahat" setara dengan esensi maqashid syari'ah.

Menurut Thahir bin Asyur, maqashid syari'ah diartikan sebagai asas dan ilmu yang melandasi hukum hukum Islam..²¹

Pandangan ini sependapat dengan pendapat Busyro yang

²¹ Muhammad Syukri Albani Nasution. "Filsafat Hukum Islam dan Maqashid Syari'ah." (Jakarta : Kencana, 2020) h. 41

menyebutkan bahwa maqashid syariah merupakan tujuan utama penerapan syariah dan tujuan khusus suatu produk hukum.²² Busyro sampai pada kesimpulan bahwa tujuan maqashid syari'ah adalah menemukan jalan tengah sambil menelaah maksud Allah dalam menciptakan hukum. Hal ini karena hukum dan fakta yang terdapat dalam Al-Qur'an dan Sunnah terbatas, sementara situasi manusia selalu berubah..²³ Kepentingan publik merupakan inti dari maqashid syariah. Dengan mengkaji maqashid syariah, kepentingan publik tidak hanya dilihat dari sudut pandang teknis, tetapi juga sebagai komponen evolusi dan dinamika hukum, yang mencerminkan prinsip-prinsip filosofis hukum yang diciptakan Allah untuk umat manusia..

b. *Maqasid Syariah* ditinjau dari tingkat kebutuhannya:²⁴

Maqasid syariah pada pembagian ini terbagi menjadi “Maqasid Dharuriyah (Primer), *Maqasid Hajiyyah* (Sekunder) dan Maqasid Tahsiniyah (Tersier), adapun yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu *Maqashid Dharuriyah* (Primer)”

Tujuan utama kebutuhan manusia yang harus dipenuhi agar dapat bertahan hidup dikenal sebagai maqasid dharuriyyah. Di kalangan akademisi Ushuluddin, hal ini dikenal sebagai lima prinsip dasar, atau kulliyatu al-khams., yaitu: “agama (*hifz ad-*

²² Muhammad Syukri Albani Nasution. “Filsafat Hukum Islam dan Maqashid Syari'ah.” ...h. 41

²³ Busyro. “Maqasid Syariah. (Jakarta : Rumah Fiqh Publishing, 2019)” h. 10

²⁴ Ali Shodiqin. “Fiqh Ushul Fiqh Sejarah, Metodologi dan implementasinya di Indonesia. (Yogyakarta: Beranda, 2012)” h. 170.

din), jiwa (*hifz an-nafs*), akal (*hifz al-aql*), keturunan (*hifz an-nasl*), dan harta (*hifz al-mal*). Dalam pengawasan bus pariwisata, fokus utama adalah perlindungan jiwa (*hifz an-nafs*) dan perlindungan harta (*hifz al-mal*),” yang menekankan pentingnya keselamatan untuk mencegah kerugian akibat kecelakaan.

B. Penelitian Terdahulu

Adapun penelitian yang menjadi dasar dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian Dwi Citra Jayati (2019).

Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan menjadi subjek kajian terdahulu ini.

Penekanan inilah yang menjadi pembeda utama antara kajian penulis dengan kajian-kajian sebelumnya. “Analisis kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan menjadi subjek kajian terdahulu. Peraturan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 sebagaimana telah diubah perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan No

44 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek dalam Mitigasi Kecelakaan, di sisi lain”, diawasi oleh Dinas Perhubungan, sebagaimana yang dianalisis oleh penulis.

Tujuan dari penelitian penulis maupun kajian terdahulu adalah untuk memastikan persyaratan pelayanan minimal untuk transportasi sesuai dengan Peraturan Menteri tersebut.

2. Rehani Fitria (2017).

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji komitmen perusahaan bus antarkota dan wisata, PT Rosalia Indah Transport, dan perusahaan bus wisata, PT Duta Bangsa Transport, dalam menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, Pasal 204 ayat 1, serta Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Permen 26 Tahun 2015 dan 29 Tahun 2015 dalam mitigasi kecelakaan

Penelitian penulis berbeda dari penelitian sebelumnya karena berfokus pada dedikasi perusahaan bus antarkota dan wisata dalam penegakan peraturan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Di sisi lain, penulis mengkaji pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun

2015 sebagaimana telah diubah perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 44 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah untuk mengetahui penerapan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan Bus Pariwisata terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

3. Abdul Ghofur (2024).

Tujuan penulis penelitian terdahulu yakni Untuk mengetahui Standar Pelayanan Minimal Bus Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen

Perbedaan antara penelitian sebelumnya dan penelitian penulis terletak pada pembahasan mengenai Standar Pelayanan Minimal Bus dari sudut pandang Hukum Perlindungan Konsumen. Sedangkan penulis meneliti pengawasan Dinas Perhubungan terhadap SPM dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang

Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah untuk mengetahui bentuk Standar Pelayanan Minimal Bus Pariwisata yang erat kaitannya dengan perlindungan konsumen terdahulu

4. Muhammad Arfan Al-Qadri (2021).

Tujuan penelitian sebelumnya adalah untuk mengidentifikasi peran pengawasan Dinas Perhubungan dalam penegakan persyaratan pelayanan dasar angkutan umum Kota Makassar serta hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan dalam menjalankan peran tersebut.

Tujuan penelitian penulis, yang berbeda dengan penelitian sebelumnya ini, adalah untuk mengkaji secara hukum peran pengawasan Dinas Perhubungan dalam penegakan persyaratan pelayanan dasar angkutan umum. Di sisi lain, penulis mengkaji bagaimana Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang

Tujuan penelitian penulis dan penelitian sebelumnya ini adalah untuk memastikan bagaimana Dinas Perhubungan akan diawasi dalam melaksanakan persyaratan pelayanan minimal angkutan umum.

5. Nurul Fauza(2019)

Tujuan dari penelitian sebelumnya adalah untuk mengetahui implementasi “Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Umum di PT.” TRB di Pariaman dan faktor-faktor yang menyebabkan ketidakterlaksanaannya.

Fokus penelitian penulis berbeda dengan penelitian sebelumnya. “Penerapan Peraturan Menteri Perhubungan No. 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi Umum menjadi topik utama penelitian sebelumnya. Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang, yang juga diteliti oleh penulis.”

Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah berfokus pada sektor transportasi umum, khususnya angkutan jalan, dengan tujuan meningkatkan kualitas layanan dan keselamatan bagi pengguna jalan

6. Eka Rahmawati (2019)

Tujuan dari peneliti terdahulu adalah untuk mengetahui bagaimana “Standar Pelayanan minimal angkutan orang di Dinas Perhubungan Kota Malang tinjauan pasal 141 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan masalah mursalah.”

Perbedaan Penelitian sebelumnya berbeda dari penelitian penulis karena fokus pada penerapan “Standar Pelayanan Minimal angkutan orang di Dinas Perhubungan Kota Malang, berdasarkan pasal 141 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan Masalah Mursalah. Sebaliknya, penulis meneliti Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di

Kota Malang dan Kabupaten Malang.”

Persamaan penelitian sebelumnya dengan penelitian penulis adalah keduanya membahas Standar Pelayanan Minimal sebagai regulasi yang menjadi dasar pengawasan Dinas Perhubungan untuk mencegah kecelakaan.

7. Skripsi Anaika (2024).

Tujuan penelitian terdahulu ini untuk pemenuhan Standar Pelayanan Minimal angkutan bus antarkota berdasarkan Undang-d Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Perbedaan utama penelitian ini dengan penelitian sebelumnya terletak pada fokus kajiannya. “Penelitian terdahulu mengkaji Standar Pelayanan Minimal angkutan bus antarkota berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sementara itu, penulis meneliti Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang.”

Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah untuk mengetahui pelayanan minimal angkutan menurut Peraturan Menteri.

8. Ramlan Pulungan (2020).

Tujuan penelitian terdahulu ini adalah untuk memahami pelaksanaan “Peraturan Daerah Kota Pekanbaru, Nomor 10 Tahun

2017 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pengujian berkala kendaraan angkutan umum yang beroperasi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan untuk mengetahui hambatan-hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru” dalam pelaksanaan pengujian berkala kendaraan angkutan umum yang beroperasi di Kota Pekanbaru

Perbedaan penelitian ini dengan studi sebelumnya terletak pada fokusnya, yaitu mengkaji pelaksanaan “Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya terkait pengujian berkala kendaraan angkutan umum yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Sedangkan penulis mengkaji Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang”

Persamaan penelitian terdahulu dengan penulis yaitu sama-sama membahas terkait pengujian kendaraan sebelum beroperasi sebagai penerapan Standar Pelayanan Minimal

9. Skripsi Pricilia Triska Febrianti (2024).

Tujuan penelitian terdahulu ini untuk untuk menganalisis implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 terkait aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota, dengan studi kasus di Terminal Bayuangga, Kota Probolinggo, dan

menganalisis tinjauan Maqashid Syariah terhadap aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal

Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian penulis terletak pada analisis implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 yang berkaitan dengan aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota, melalui studi kasus di Terminal Bayuangg. Sedangkan penulis mengkaji tentang Pengawasan Dinas Perhubungan Terhadap seluruh aspek Standar pelayanan minimal

Persamaan penelitian ini dengan penulis adalah keduanya membahas tentang Standar Pelayanan Minimal.

10. Skripsi Destyana (2024).

Tujuan penelitian terdahulu ini untuk untuk menganalisis Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut pada pelabuhan laut Sri Tanjung Gelam di Kabupaten Karimun dan faktor penghambat pelaksanaan Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut pada pelabuhan tersebut

Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian penulis adalah fokus pada analisis Standar Pelayanan angkutan laut. Sedangkan penulis mengkaji tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Darat

Penelitian sebelumnya dan penulis sama-sama membahas tentang Standar Pelayanan Minimal.

Tabel 3.1**Persamaan dan Perbedaan Penelitian**

No	Nama/Perguruan Tinggi/Tahun	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Dwi Citra Jayati/UIN Sultas Syarif Kasim/2019	Analisis Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM no 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan(Study Kasus Bus Trans Metro Pekanbaru)	Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah untuk mengetahui penerapan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan Bus Pariwisata terhadap keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.	Perbedaan penelitian terdahulu ini dengan penelitian penulis adalah lebih spesifik membahas tentang komitmen perusahaan bus akap dan pariwisata terhadap penerapan Standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Penulis mengkaji Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang

2	Skripsi Anaika/UIN Malang/2024	pemenuhan Standar Pelayanan Minimal angkutan bus antarkota berdasarkan Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen	Persamaan penelitian sebelumnya dan penelitian penulis terletak pada upaya mengetahui pelayanan minimal angkutan sesuai dengan Peraturan Menteri.	Perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian penulis terletak pada fokus kajiannya. Penelitian terdahulu membahas Standar Pelayanan Minimal angkutan bus antarkota berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Sementara itu, penulis memfokuskan pada Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang
---	--------------------------------------	---	--	---

3	Rehani Fitria/ Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti/2017	komitmen perusahaan bus akap dan pariwisata terhadap penerapan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan	Persamaan penelitian terdahulu dan penelitian penulis adalah sama-sama bertujuan untuk mengetahui bentuk standar pelayanan minimal bus, yang berkaitan erat dengan perlindungan konsumen.	Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian ini terletak pada fokus kajian. Penelitian terdahulu membahas Standar Pelayanan Minimal Bus dari perspektif hukum perlindungan konsumen, sementara penulis mengkaji Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang
---	--	---	---	---

4	Abdul Ghofur/UIN Malang/2024	Standar Pelayanan Minimal Bus Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen	Persamaan penelitian sebelumnya dengan penelitian penulis adalah sama-sama bertujuan untuk mengetahui bentuk standar pelayanan minimal bus yang berkaitan dengan perlindungan konsumen.	Perbedaan penelitian sebelumnya dengan penelitian penulis terletak pada fokus kajian. Penelitian terdahulu membahas tentang Standar Pelayanan Minimal Bus dari perspektif Hukum Perlindungan Konsumen, sementara penulis meneliti Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang
---	------------------------------	--	---	---

5	Muhammad Arfan Al-Qadri/Universitas Hasanuddin Makassar/2021	Analisis Hukum Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal Transportasi Publik Kota Makassar	Persamaan antara penelitian terdahulu dan penelitian penulis adalah untuk mengetahui bentuk Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal angkutan	Perbedaan penelitian terdahulu ini dengan penelitian penulis adalah Penelitian ini membahas tentang Analisis Hukum Fungsi Pengawasan Dinas Perhubungan Pada Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal Transportasi Publik. Sedangkan penulis mengkaji tentang Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang
6	Nurul Fauza/UISuska/2019	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem manajemen keselamatan Angkutan Umum	Persamaan penelitian terdahulu dengan penelitian penulis adalah untuk mengetahui berfokus pada sektor transportasi umum, khususnya angkutan jalan, dengan tujuan meningkatkan kualitas layanan dan keselamatan bagi pengguna	Perbedaan utama antara penelitian terdahulu dan studi penulis terletak pada fokus pengawasannya. Penelitian sebelumnya menyoroti pengawasan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 mengenai Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum. Sebaliknya, penulis lebih memusatkan perhatian pada Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang

7	Ramlan Pulungan/ UIN Suska/2020	Pelaksanaan Pengujian berkala Angkutan Umum oleh Dinas Perhubungan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 tahun 2017 tentang oenyelenggara an lalu lintas dan angkutan umum	Penelitian terdahulu dan penulis sama-sama membahas pengujian kendaraan sebelum beroperasi sebagai bagian dari penerapan Standar Pelayanan Minimal untuk keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.	Perbedaan utama antara penelitian terdahulu dan penelitian penulis terletak pada fokus kajiannya. Penelitian terdahulu membahas pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya pengujian berkala kendaraan angkutan umum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Sementara itu, penelitian penulis lebih menitikberatkan pada Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang
8	Pricilia Triska Febrianti/ UIN Malang/2024	Implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013 Terkait Aspek Keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota (Studi di Terminal Bayuangga Kota Probolinggo)	Penelitian sebelumnya dan penulis sama-sama membahas tentang Standar Pelayanan Minimal.	Perbedaan penelitian ini dengan studi sebelumnya adalah fokus pada analisis implementasi Pasal 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013, terutama aspek keamanan dalam Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota, melalui studi kasus di Terminal Bayuangg. Sedangkan penulis mengkaji tentang Pengawasan Dinas Perhubungan Terhadap seluruh aspek Standar pelayanan minimal

9	Destyana/ UI/2024	Implementasi standar pelayanan penumpang angkutan laut pada Pelabuhan Laut Sri Tanjung Gelam di Kabupaten Karimun	Penelitian sebelumnya dan penulis sama-sama membahas tentang Standar Pelayanan Minimal.	Perbedaan penelitian terdahulu ini dengan penelitian penulis adalah menganalisis Standar Pelayanan angkutan laut Sedangkan penulis mengkaji tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Darat
10	Eka Rahmawati/ i/UIN Satu/2019	Implementasi Standar Pelayanan Minimal angkutan orang di Dinas Perhubungan Kota Malang tinjauan pasal 141 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan masalah mursalah.	keduanya membahas terkait standar pelayanan yang menjadi regulasi terhadap pengawasan dishub dalam mencegah kecelakaan	Perbedaan Penelitian ini berbeda dari penelitian sebelumnya karena fokusnya pada penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang di Dinas Perhubungan Kota Malang berdasarkan pasal 141 Undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan konsep Masalah Mursalah. Sementara itu, penulis meneliti tentang Pengawasan Dinas Perhubungan dalam upaya Mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang

BAB III

METODE PENELITIAN

1) Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris adalah penelitian hukum yang mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat atau penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya yang terjadi di masyarakat, dengan maksud menemukan fakta-fakta yang dijadikan data penelitian yang kemudian data tersebut dianalisis untuk mengidentifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.²⁵

Dalam Metode Penelitian ini permasalahan yang dikaji dalam penelitian tidak hanya berkaitan dengan keberadaan norma hukum mengenai Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan bus pariwisata sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019, tetapi juga berkaitan dengan pelaksanaan pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang serta dampaknya terhadap upaya mitigasi kecelakaan bus pariwisata.

2) Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis.

²⁵ Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer," *Gema Keadilan* 7, no. 1 (April 1, 2020): 27, <https://doi.org/10.14710/gk.2020.7504>.

Pendekatan Yuridis Sosiologis adalah pendekatan yang menganalisis reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di masyarakat. Pendekatan sosiologis hukum memberi penekanan pada hubungan antara hukum dan masyarakat, menekankan bahwa hukum tidak hanya merupakan produk teks dan aturan formal, tetapi juga bagian dari jaringan sosial yang lebih luas.

Melalui pendekatan yuridis sosiologis, penelitian ini menganalisis bagaimana ketentuan hukum mengenai SPM sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 diimplementasikan dalam praktik pengawasan di lapangan, serta bagaimana respons dan perilaku para pihak yang terlibat terhadap ketentuan tersebut. Dengan demikian, penelitian ini tidak berhenti pada analisis teks peraturan, tetapi juga mengkaji dinamika sosial yang memengaruhi efektivitas pengawasan. dan *Maqashid Syari'ah*

3) Lokasi Penelitian

Peneliti memilih lokasi penelitian di dua tempat yaitu :

1. Dinas Perhubungan Kota Malang yang beralamat di Jl. Raden intan, Polowijen, Kec. Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur 65126, Indonesia.
2. Dinas Perhubungan Kabupaten Malang yang beralamat di Jl. Raya Talangagung, Kepanjen, Kabupaten Malang, Jawa Timur 65163, Indonesia

Alasan peneliti memilih lokasi penelitian ini karena kedua lokasi ini merupakan area dengan mobilitas tinggi dalam sektor pariwisata yang

mana Transportasi menjadi moda utama untuk melayani wisatawan salah satunya yaitu Bus Pariwisata, dilihat juga belakangan ini terjadi kasus Kecelakaan Bus Pariwisata, ini yang menjadi alasan Peneliti melakukan penelitian bagaimana Pengawasan Dinas Perhubungan dalam menangani Permasalahan ini.

4) Sumber Data

- a. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari objek penelitian. Data ini didapatkan melalui wawancara langsung secara lisan yang pertama Wawancara dengan Bapak Minto Rahardjo selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang tanggal 17 April 2025 di ruangan Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang²⁶, selanjutnya pada wawancara dengan Ibu Onelya Mahardini selaku Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang tanggal 9 September 2025 di Ruang tamu Dinas Perhubungan Kabupaten Malang²⁷.
- b. 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. Sumber data sekunder yang digunakan berupa Buku, karya ilmiah, internet, dan perundang – undangan yang berkaitan dengan penelitian.

Dalam penelitian ini menggunakan data sekunder berupa Peraturan

²⁶ Minto Raharjo, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

²⁷ Onelya Mahardini, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang (Kepanjen, 09 September 2025)

Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015 yang diubah kedua kalinya dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Tidak dalam Trayek²⁸, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, , jurnal, website, e-book, buku, dan skripsi.

5. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini akan menggunakan data primer, yaitu jenis data utama yang dikumpulkan secara langsung dari informan. Data primer merupakan informasi dasar yang diperlukan untuk mendapatkan hasil yang akurat dan relevan dalam suatu penelitian. Dengan menggunakan data primer, peneliti dapat memastikan bahwa informasi yang diperoleh adalah akurat, relevan, dan sesuai dengan kebutuhan analisis.

Data primer dapat dikumpulkan melalui metode pengumpulan data menurut Muri adalah wawancara, observasi, dan dokumentasi yang semuanya dirancang untuk memenuhi kebutuhan penelitian. Beberapa teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Wawancara Terstruktur

²⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015, dan perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

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 fenomena yang terjadi.

Dalam penelitian ini peneliti telah melakukan wawancara secara lisan, lisan yang pertama Wawancara dengan Bapak Minto Rahardjo selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang²⁹, selanjutnya pada wawancara dengan Ibu Onelya Mahardini selaku Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang³⁰, disini peneliti melakukan wawancara dengan memberikan beberapa pertanyaan mengenai Pengawasan Dinas Perhubungan terhadap Regulasi Standar Pelayanan Minimal sebagai upaya dalam mitigasi Kecelakaan Bus Pariwisata.

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. Dalam penelitian ini peneliti Melakukan sesi Dokumentasi berupa foto setelah melakukan wawancara dan menerima file dari narasumber sebagai data pendukung untuk kepentingan penelitian.

²⁹ Minto Raharjo, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

³⁰ Onelya Mahardini, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang (Kepanjen, 09 September 2025)

6. Metode Pengolahan Data

Teknik Pengolahan Data merupakan hal yang penting dalam suatu penelitian, dikarenakan metode penelitian memiliki kaitan erat dengan hasil akhir suatu penelitian. Penulis menyusun laporan hasil penelitian dengan cara berikut:

3. Reduksi Data

Setelah data terkumpul melalui wawancara dan dokumentasi peneliti melakukan reduksi data yang berguna untuk memilih data yang relevan dan bermakna, memfokuskan data yang mengarah untuk memecahkan masalah, dan menjawab pertanyaan penelitian. Kemudian menyederhanakan dan menyusun secara sistematis dan menjabarkan hal-hal penting tentang hasil temuan dan maknanya. Reduksi data ini digunakan untuk analisis guna menajamkan, menggolongkan, mengarahkan dan membuang yang tidak penting serta mengorganisasikan data, sehingga memudahkan peneliti untuk menarik kesimpulan.

4. Penyajian Data

Setelah reduksi data selesai dilakukan, selanjutnya peneliti melakukan penyajian data. Dalam penelitian ini sajian data berupa tulisan hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Malang dan kabupaten Malang, gambar yang berupa surat penelitian serta dokumentasi setelah wawancara dengan Dinas Perhubungan terkait dan tabel data Bus Pariwisata yang laik jalan dan tidak laik jalan.

Tujuan penyajian data ini untuk menggabungkan informasi

sehingga dapat menggambarkan keadaan yang terjadi. Dalam hal ini memudahkan peneliti dalam menguasai informasi, baik secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari hasil penelitian.

5. Kesimpulan

Penarikan kesimpulan dilakukan setelah proses reduksi data selesai dan data benar-benar valid sesuai objek penelitian yang diteliti. Pada tahap ini peneliti akan memaparkan terkait poin penting untuk menghasilkan jawaban atas pertanyaan yang terdapat dalam rumusan masalah berupa Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang dalam upaya Mitigas Kecelakaan Bus Pariwisata terhadap peraturan yang relevan atau terkait.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang dalam memastikan kepatuhan operator bus pariwisata terhadap Standar Pelayanan Minimal sebagai upaya Mitigasi kecelakaan

Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang merupakan perangkat daerah yang memiliki kewenangan dalam penyelenggaraan serta pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah masing-masing. Kewenangan ini bersumber dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas³¹ dan Angkutan Jalan serta Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah³², yang menegaskan bahwa Standar Pelayanan Minimal (SPM) mencakup aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, biaya, kesetaraan, dan keteraturan. merupakan bagian dari urusan pemerintahan wajib yang harus dilaksanakan oleh pemerintah daerah.

Dalam konteks angkutan bus pariwisata, pengawasan dilakukan untuk memastikan bahwa setiap operator mematuhi ketentuan Standar Pelayanan Minimal sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah terakhir

³¹ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 5 ayat (2) dan ayat (3), diakses melalui <https://peraturan.bpk.go.id>

³² Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587, Pasal 1 angka 17 dan Pasal 18 ayat (1)–(3).

dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019³³.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Onelya Mahardini, beliau mengatakan bahwa “Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan berupa pemeriksaan kelayakan kendaraan melalui Ramp Check dan Uji Kir yang sesuai dengan Peraturan Standar Pelayanan Minimal, pengawasan dilakukan secara administratif dan teknis. Pengawasan administratif meliputi pemeriksaan dokumen kendaraan, izin operasional, dan masa berlaku uji KIR, melakukan Ramp Check. Untuk memeriksa apakah kendaraan tersebut laik jalan atau tidak dengan memeriksa kelengkapan administrasi, kondisi kendaraan, dan awak bus, kegiatan ini dilakukan khususnya menjelang arus mudik seperti Lebaran, natal dan tahun baru”³⁴

a. Pengawasan Bus dalam wilayah Kota Malang dan Kabupaten Malang

Struktur pengawasan Bus Pariwisata di wilayah Malang Raya melibatkan tiga entitas Dinas Perhubungan (Dishub) yang memiliki kewenangan administratif di wilayah masing-masing: Kota Malang, Kota Batu, dan Kabupaten Malang, dalam hal ini fokus penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang dan Dinas Perhubungan Kabupaten

³³ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015, dan perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

³⁴ Onelya Mahardini, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang (Kapanjen, 09 September 2025)

Malang. Pengawasan ini dilakukan untuk memastikan bahwa kendaraan yang akan diuji layak beroperasi.

Berdasarkan Hasil Wawancara dengan Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Onelya Mahardini beliau mengatakan “untuk wujud Pengawasan masing-masing Dinas Perhubungan diantaranya Uji KIR setiap 6 Bulan yang dilakukan di UPT pengujian kendaraan bermotor di wilayah masing-masing, uji KIR ini dilakukan untuk memeriksa kelayakan kendaraan bermotor, terutama untuk kendaraan yang membawa penumpang dan barang. Hal ini penting untuk memastikan keselamatan di jalan, memenuhi standar teknis, dan menghindari sanksi tilang, seperti denda atau pembekuan izin. Dan juga izin operasional yang diadakan setiap 5 tahun sekali untuk izin penyelenggaraan Bus Pariwisata yang mana mereka mengurus perizinan langsung ke pusat atau ke Kementerian Perhubungan melalui aplikasi SPIONAM³⁵”

Agar dapat mematuhi peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan, maka pengguna angkutan orang pribadi, barang, dan penumpang wajib memiliki seluruh dokumen yang relevan sebagai bukti sah atas hasil uji kelayakan kendaraan bermotor (KIR) yang diterbitkan oleh instansi tertentu, yaitu Dinas Perhubungan.. “Berdasarkan Pasal 53 ayat 1 (satu) dan 2 (dua) serta Pasal 54 yang menyatakan sebagai berikut, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

³⁵ Onelya Mahardini, “Wawancara bidang angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang,” (kepanjen, 09 September 2025)

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur pelaksanaan uji laik operasi kendaraan bermotor dalam penyelenggaraan angkutan umum³⁶:

Pasal 53

- a) “Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diperasikan di jalan
- b) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan : Pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dan Pengesahan hasil uji”

Pasal 54

- a) “Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- b) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: Susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- c) Pengujian terhadap persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi : Emisi gas buang Kendaraan

³⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

bermotor, tingkat kebisingan, kemampuan rem utama, kemampuan rem parkir, kincup roda depan, kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, akurasi alat penunjuk kecepatan, dan kedalaman alur ban.

- d) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tenpelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban dan uji sistem lampu
- e) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- f) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.
- g) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji”

Untuk menjamin kelayakan kendaraan penumpang atau barang (angkot, bus, truk) yang ada di jalan sudah seharusnya diawasi oleh pemerintah guna untuk menjamin semua kendaraan operasional tetap layak digunakan secara teknis untuk pelayanan kepada masyarakat Pengawasan yang dilakukan tersebut berupa uji kir (uji berkala).³⁷ Uji

³⁷ Imam Basuki, “Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan, Jurnal Transportasi,” 8.1 (2008), 57–66, hlm.63

berkala yang dilakukan pemerintah, khususnya kementerian perhubungan, sudah jelas diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP LLAJ). Serta diperdalam pembahasannya pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pada pasal 53 ayat satu UU LLAJ, uji berkala sebagaimana dimaksud, wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, bus, barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Lalu pada pasal 2, pengujian berkala tersebut meliputi kegiatan, pemeriksaan dan pengujian fisik, serta pengesahan hasil uji. Selain pada pasal 53, aturan uji berkala ini secara lebih lanjut diperjelas pada pasal 54 dan 55 UU LLAJ. Terkait dengan waktu pelaksanaannya, juga sudah dijelaskan pada pasal 5 ayat 3 Permenhub PBKB, di mana uji berkala perdana dilakukan paling lama satu tahun, setelah terbit surat tanda nomor kendaraan (STNK) yang pertama kali. Kemudian pada ayat 3, perpanjangan uji berkala selanjutnya dilakukan 6 bulan setelah uji berkala pertama, dan dilakukan terus menerus setiap enam bulan sekali.

Sanksi Sebagai pelengkap aturan, pemerintah tentu memberikan sanksi yang tegas terhadap pihak yang melanggar ketentuan uji berkala tersebut. Seperti pada UU LLAJ pasal 76 ayat 1, yang tertulis, setiap orang yang melanggar ketentuan pasal uji berkala dikenakan sanksi

administratif, berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin, dan pencabutan izin. Selain itu, sanksi juga diberikan bagi petugas yang secara sengaja tidak melakukan pengujian kendaraan saat uji berkala, dengan benar dan sesuai aturan perundang-undangan. Sanksinya yaitu, dicabutnya sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji kendaraan bermotor, yang ada di pasal 27 ayat 1 Permenhub PBKB.

Berdasarkan hasil Wawancara dengan Kepala bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, “Adapun Prosedur yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam melakukan Uji KIR yaitu; Pihak Bus Mengunjungi Loker di Dinas Perhubungan di wilayah asal Bus dan melakukan Pendaftaran, selanjutnya Melengkapi Persyaratan Administrasi berupa BPKB, STNK, Izin Trayek, Bukti Pembayaran biaya Uji, Sertifikasi Uji, Setelah itu membawa Kendaraan ke unit pelaksana Pengujian untuk dilakukan Pengujian, pengujian ini dilakukan berdasarkan Standar Pelayanan Minimal dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 44 tahun 2019. Selanjutnya, apabila kendaraan telah melalui seluruh tahapan uji tersebut dan hasilnya baik, maka kendaraan tersebut aman dan layak untuk jalan. Setelah Uji KIR, kendaraan tersebut akan diberikan surat hasil Uji KIR yang berlaku selama 6 waktu kedepan, jadi setelah 6 bulan wajib untuk melakukan Uji KIR Kembali”³⁸

³⁸ Minto Raharjo, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

Berikut Prosedur Pelaksanaan Uji KIR yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;³⁹

Tabel 4.1

Prosedur Pelaksanaan Uji KIR Bus Pariwisata

No.	Tahapan Prosedur	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	Pengajuan Permohonan Uji	Pemilik atau operator kendaraan bermotor wajib uji mengajukan permohonan Uji KIR kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor sesuai dengan wilayah domisili kendaraan.	Tahap awal pelaksanaan Uji KIR
2	Pendaftaran Kendaraan	Pencatatan identitas kendaraan dan identitas pemilik atau badan usaha angkutan sebagai dasar pelaksanaan pengujian berkala.	Dilakukan pada UPT pengujian
3	Pemeriksaan Administratif	Pemeriksaan kelengkapan dan keabsahan dokumen kendaraan, meliputi STNK, izin operasional, serta kartu uji berkala sebelumnya.	Kendaraan tanpa dokumen lengkap tidak dapat diuji
4	Pemeriksaan Teknis Kendaraan	Pemeriksaan komponen teknis kendaraan menggunakan peralatan uji yang distandarisasi, meliputi sistem pengereman, kemudi, lampu dan alat isyarat, kondisi ban dan roda, emisi gas buang, serta perlengkapan keselamatan.	Dilakukan oleh penguji bersertifikat
5	Penilaian Hasil Pengujian	Penilaian hasil pemeriksaan teknis berdasarkan standar dan ambang batas yang telah ditetapkan untuk menentukan status lulus atau tidak lulus uji.	Bersifat objektif dan terukur
6	Tindak Lanjut Tidak Lulus Uji	Kendaraan yang dinyatakan tidak lulus uji wajib melakukan perbaikan terhadap	Kendaraan dilarang beroperasi

³⁹ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Jakarta, 2025

No.	Tahapan Prosedur	Uraian Kegiatan	Keterangan
		komponen yang tidak memenuhi standar dan mengajukan uji ulang.	
7	Penerbitan Bukti Lulus Uji	Penerbitan kartu uji atau tanda uji elektronik bagi kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagai bukti laik jalan.	Berlaku sesuai masa uji
8	Pengoperasian Kendaraan	Kendaraan yang telah lulus Uji KIR diperbolehkan beroperasi sebagai kendaraan angkutan umum di jalan raya.	Selama masa berlaku uji
9	Pengawasan Pasca Uji	Pengawasan lanjutan melalui kegiatan ramp check dan pemeriksaan lapangan untuk memastikan kendaraan tetap dalam kondisi laik jalan.	Dilakukan oleh Dinas Perhubungan

Sumber : Hasil olahan Peneliti

Pengujian ini merupakan bentuk pengawasan Dinas Perhubungan terhadap operasional bus pariwisata yang beroperasi di wilayahnya, termasuk pengujian kelayakan kendaraan, penerbitan izin operasional, dan penegakan aturan keselamatan. Namun, struktur ini memiliki tantangan dalam hal koordinasi lintas wilayah. Karena bus pariwisata sering melakukan perjalanan antar wilayah, pengawasan yang dapat menyebabkan celah pengawasan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang Minto Rahardjo S.Sos., M.M. beliau mengatakan ada beberapa pelaku Usaha Travel Bus Pariwisata yang tidak mematuhi SPM, dari beberapa salah satunya yaitu Bus Pariwisata Pujon yang masuk dalam kewenangan Dinas Perhubungan Kota Malang tidak laik jalan tetapi tetap beroperasi sehingga konsekuensi yang didapat dengan penilangan yang dilakukan oleh kepolisian serta

ada beberapa operator Bus yang melepas atribut setelah Uji KIR yang seharusnya dipakai ketika beroperasi. Hal ini menunjukkan adanya ketidakpatuhan Operator Bus pariwisata yang berpotensi mengurangi efektivitas pengawasan, untuk mengatasi ketidakpatuhan Operator Bus Pariwisata, Dinas Perhubungan melakukan pengecekan berkala melalui Rampcheck guna memastikan kepatuhan operator Bus dan kondisi kendaraan laik jalan”⁴⁰

Berdasarkan hasil wawancara dengan Pihak Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang, Peneliti mendapatkan Data Bus Pariwisata yang laik jalan dan tidak laik jalan sebagai bentuk dari Pengawasan Dinas Perhubungan. Berikut hasil data Bus Pariwisata Kota Malang yang laik jalan dan tidak laik jalan tahun 2024 dan 2025:

Tabel 4.2

Data Jumlah Bus Kota Malang laik dan tidak laik jalan

No	Periode	Kondisi	
		Laik Jalan	Tidak Laik jalan
1	Nataru dan Lebaran	46	2

Sumber : Hasil olahan Peneliti

Tabel 4.3

Data Jumlah Bus Kabupaten Malang laik dan tidak laik jalan

No	Periode	Kondisi
----	---------	---------

⁴⁰ Minto Raharjo, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

		Laik Jalan	Tidak Laik jalan
1	Nataru dan Lebaran	10	8

Sumber : Hasil olahan Peneliti

Berdasarkan hasil data diatas, diketahui bahwa pengawasan yang dilakukan ditemukan bahwa tingkat kepatuhan operator Bus Pariwisata terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan regulasi keselamatan masih bervariasi. pengawasan yang dilakukan secara rutin melalui inspeksi fisik kendaraan, pemeriksaan dokumen kelengkapan, serta evaluasi kinerja operator bus. berdasarkan Data lapangan menunjukkan bahwa sebagian besar operator telah memenuhi persyaratan teknis dan administratif sesuai dengan SPM yang berlaku, seperti kelayakan kendaraan, kelengkapan surat izin, dan pelatihan sopir, Meskipun sebagian besar operator telah berusaha memenuhi standar, masih terdapat beberapa pelanggaran yang ditemukan.⁴¹

Maka dari itu, Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor menjadi hal yang penting dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai bentuk pengawasan terhadap regulasi untuk mengurangi tingkat kecelakaan Bus Pariwisata, selain itu kesiapan dan kesadaran para pelaku usaha transportasi yang menggunakan kendaraan besar dalam menjalankan usahanya untuk mentaati peraturan pelaksanaan uji kelayakan kendaraan bermotor adalah penting. Uji kelayakan kendaraan bermotor

bertujuan menentukan dan memastikan keselamatan pengguna jalan, sekaligus menyelamatkan keberlangsungan usaha transportasi yang dijalani oleh pelaku usaha. Tidak kooperatifnya para pelaku usaha transportasi dalam melakukan uji kelayakan kendaraan bermotor secara berkala tentu berdampak buruk seperti kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh komponen kendaraan yang sudah dalam kondisi tidak baik.⁴²

Berdasarkan analisis Pengawasan Bus Pariwisata di wilayah Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Malang dan Kabupaten Malang, dapat disimpulkan bahwa pengawasan ini bertujuan untuk memastikan kelayakan operasional kendaraan guna menjaga keselamatan jalan dan kepatuhan terhadap regulasi. Pengawasan utama meliputi uji KIR (Kir Berkala) setiap 6 bulan di UPT pengujian kendaraan bermotor masing-masing wilayah, serta penerbitan izin operasional Bus Pariwisata setiap 5 tahun melalui aplikasi SPIONAM ke Kementerian Perhubungan. Hal ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, yang mewajibkan pemeriksaan fisik dan pengesahan hasil uji untuk kendaraan umum seperti Bus Pariwisata.

⁴² Journal Publicuho et al., "Pola Pengawasan Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Konawe Utara," *Publicuho* 5, no. 4 (2022): 1377–87, <https://doi.org/10.35817/publicuho.v5i4.84>.

Data lapangan menunjukkan bahwa sebagian besar bus pariwisata di Kota Malang dan Kabupaten Malang telah laik jalan, dengan tingkat kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang bervariasi.. Oleh karena itu, uji kelayakan kendaraan bermotor menjadi krusial untuk mengurangi insiden kecelakaan, dengan sanksi tegas seperti denda, pembekuan izin, atau pencabutan sertifikat bagi pelanggar.

Secara keseluruhan, pengawasan yang dilakukan masih belum sepenuhnya efektif dalam memastikan sebagian besar bus laik operasi, tetapi diperlukan peningkatan koordinasi antar-Dishub dan kesadaran operator untuk meningkatkan kepatuhan penuh terhadap regulasi, guna menjamin keselamatan pengguna jalan dan keberlanjutan usaha transportasi pariwisata. Rekomendasi meliputi penguatan sinergi lintas wilayah dan edukasi tentang pentingnya uji berkala.

b. Pengawasan Bus dari luar wilayah Kota Malang dan Kabupaten Malang

Selain pengawasan Bus dalam wilayah Kota Malang dan Kabupaten Malang, bus dari luar yang masuk ke wilayah Kota Malang dan Kabupaten Malang perlu adanya pengawasan guna untuk menjamin semua kendaraan operasional tetap layak digunakan secara teknis untuk pelayanan kepada masyarakat melalui *Ramp Check* dan Numpang Uji KIR jika tidak bisa Uji KIR diwilayah asal

a) Ramp Check

Rampcheck merupakan kegiatan inspeksi keselamatan

terhadap kendaraan umum angkutan penumpang yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan secara rutin. Kegiatan ini dilakukan pada angkutan AKAP, AKDP, dan Pariwisata. Selain bus besar, bus medium hingga angkot juga dilakukan *rampcheck*. Inspeksi keselamatan ini bertujuan untuk memastikan kondisi kendaraan secara administratif dan teknis aman digunakan sehingga dapat mendukung upaya menjamin keselamatan penumpang saat beroperasi.

Transportasi penumpang merupakan salah satu prioritas utama dalam upaya mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap moda transportasi umum. Di Indonesia, khususnya menjelang arus mudik seperti Lebaran, natal dan tahun baru kegiatan ramp check menjadi sangat penting untuk memastikan bahwa kendaraan umum memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan. Hal ini karena pada waktu tersebut terjadi peningkatan jumlah penumpang hingga armada kendaraan yang digunakan. Banyak masyarakat yang memanfaatkan momen libur panjang untuk pulang ke kampung halaman ataupun untuk berwisata.

Rampcheck menjadi salah satu kunci terciptanya keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan. Sehingga ketika terjadi peningkatan volume lalu lintas atau mobilitas masyarakat, maka *rampcheck* harus lebih gencar dilaksanakan. Namun, di hari biasa pun tetap dilakukan *rampcheck* walaupun tidak seintens saat

masa liburan.

Berikut Prosedur Pelaksanaan Rampcheck Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor⁴³

Tabel 4.3

Prosedur Pelaksanaan Ramp Check Bus Pariwisata

No	Tahapan Ramp Check	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	Persiapan Ramp Check	Petugas melakukan perencanaan ramp check dengan menentukan lokasi, waktu, dan jenis kendaraan angkutan umum yang akan diperiksa.	Dilaksanakan secara rutin dan/atau insidental
2	Penghentian Kendaraan	Kendaraan angkutan umum dihentikan secara acak (random) atau terencana di terminal, garasi, atau di jalan sesuai kewenangan petugas.	Mengutamakan keselamatan lalu lintas
3	Pemeriksaan Administratif	Pemeriksaan kelengkapan dokumen kendaraan, meliputi STNK, kartu uji KIR, kartu pengawas, dan izin operasional.	Pelanggaran administrasi menjadi temuan dominan
4	Pemeriksaan Teknis Kendaraan	Pemeriksaan kondisi teknis kendaraan yang bersifat visual dan fungsional, meliputi sistem pengereman, lampu dan alat isyarat, ban, wiper, alat pemadam api ringan (APAR), dan alat keselamatan lainnya.	Tidak menggunakan alat uji statis seperti Uji KIR
5	Pemeriksaan Awak Kendaraan	Pemeriksaan kelayakan pengemudi dan awak kendaraan, termasuk SIM, kondisi fisik, dan kesiapan kerja pengemudi.	Bertujuan menjamin keselamatan penumpang
6	Penilaian Hasil Ramp Check	Petugas menilai hasil pemeriksaan untuk menentukan apakah kendaraan	Penilaian bersifat langsung di lapangan

⁴³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Jakarta, 2025

No	Tahapan Ramp Check	Uraian Kegiatan	Keterangan
		dinyatakan laik jalan, laik dengan catatan, atau tidak laik jalan.	
7	Penindakan Pelanggaran	Terhadap kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan, petugas memberikan sanksi berupa teguran, tilang, atau larangan beroperasi sementara.	Disesuaikan dengan tingkat pelanggaran
8	Pendataan dan Pelaporan	Hasil ramp check dicatat dan dilaporkan sebagai bahan evaluasi dan pengawasan lanjutan oleh instansi terkait.	Data menjadi dasar kebijakan keselamatan
9	Tindak Lanjut Pengawasan	Kendaraan yang ditemukan melanggar wajib melakukan perbaikan dan dapat dikenai pengawasan lanjutan atau pemeriksaan ulang.	Untuk mencegah pelanggaran berulang

Sumber : Hasil olahan Peneliti

Di Kota Malang Terdapat dari 521 bus, 13 bus di Kabupaten Malang, dan 7 bus di Kota Batu. Hasilnya, 40 bus dinyatakan tidak lolos dan sebagian besar melanggar persyaratan administrasi. Di Kota Malang, *Ramp Check* sudah dilakukan terhadap 521 bus. Pemeriksaan dilaksanakan di Terminal Tipe A Arjosari dengan 480 bus dan garasi perusahaan angkutan umum sebanyak 41 bus. Contohnya pemeriksaan Bus Gunung Harta rute Jakarta, pengecekan dilaksanakan oleh tiga petugas Tipe A Terminal Arjosari. Pertama, yang dicek adalah kondisi fisik kendaraan. Mulai dari wiper, setir, mesin, lampu sein, APAR, alat pemecah kaca, kondisi ban, hingga rem, Sedangkan pemeriksaan administrasi dilakukan terhadap kartu pengawas dan kartu uji kir.

Lolok B. I. Selaku Komandan Regu Terminal Tipe A

Arjosari mengatakan, per hari ada 20 bus yang menjalani ramp check, Pemeriksaan dilakukan sejak 1 Maret lalu. Lolok memperkirakan setiap hari ada dua bus yang tidak lolos ramp check. Mayoritas disebabkan tidak memenuhi syarat administrasi. Biasanya karena masa berlaku uji kir sudah mati, Sementara untuk kondisi fisik kendaraan, rata-rata sudah memenuhi syarat semua. Bagi kendaraan yang tidak memenuhi syarat administrasi, petugas memberlakukan sanksi tilang dendanya sebesar Rp 250 ribu.

sanksi itu kurang membuat efek jera kepada perusahaan. Sebab harga tiket bus, seperti jurusan Malang-Jakarta, sekitar Rp 500 ribu. Artinya, denda itu sudah bisa tertutup dengan pembelian tiket satu penumpang saja, agar kejadian semacam itu tidak terulang dua kali, petugas mengirim ultimatum kepada perusahaan maupun awak bus. Jika terkena tilang hingga dua kali karena masalah yang sama, maka armada akan dikandangkan atau tidak boleh beroperasi selama Lebaran. Ramp check dilakukan secara random. Artinya, petugas mencegat secara acak kendaraan-kendaraan yang melintas di depan terminal. Baik itu bus, Mobil Penumpang Umum (MPU) berupa angkutan pedesaan (angkudes), travel, truk, dan pikap.⁴⁴

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ramp check

⁴⁴ Fathoni Prakarsa Nanda, "40 Bus Tidak Lolos Ramp Check, Dari Total 541 Unit Yang Diperiksa hingga Kemarin," *Jawapos Radar Malang*, 25 Maret 2025, diakses 28 Oktober 2025, <https://radarmalang.jawapos.com/kota-malang/815810096/40-bus-tidak-lolos-ramp-check-dari-total-541-unit-yang-diperiksa-hingga-kemarin>

merupakan instrumen penting dalam menciptakan keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan, namun efektivitasnya sangat bergantung pada konsistensi pelaksanaan, ketegasan penegakan sanksi, serta kesadaran hukum pelaku usaha angkutan. Penguatan aspek penindakan dan pengawasan berkelanjutan diperlukan agar ramp check tidak hanya menjadi kegiatan pemeriksaan rutin, tetapi benar-benar berfungsi sebagai upaya mitigasi kecelakaan dan perlindungan keselamatan publik.

b) Numpang Uji KIR

Uji KIR adalah alat pengawasan utama untuk menilai apakah kendaraan angkutan barang memenuhi standar teknis yang ditetapkan pemerintah. Dinas Perhubungan tidak hanya bertanggung jawab memastikan kendaraan laik jalan, tetapi juga memonitor kapasitas muatan untuk mencegah overloading, yang dapat merusak infrastruktur jalan dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Hasil dari wawancara dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang Onelya Mahardini, beliau mengatakan “Uji KIR ini dilakukan ditempat asal wilayah domisili kendaraan Bus Pariwisata yang akan beroperasi, jika tidak dapat melakukan Uji KIR di tempat wilayah domisili asal kendaraan maka bisa melakukan Numpang Uji KIR ditempat lain, dengan membawa persyaratan dokumen seperti STNK, KTP, serta Surat rekomendasi Numpang Uji dari Dinas Perhubungan asal

kendaraan”.⁴⁵

Berikut prosedur dalam Pelaksanaan Numpang Uji KIR Bus Pariwisata;

Tabel 4.1

Prosedur Pelaksanaan Numpang Uji KIR Bus Pariwisata

No	Tahapan Prosedur	Uraian Kegiatan	Keterangan
1	Permohonan Numpang Uji	Pemilik atau operator kendaraan bermotor mengajukan permohonan numpang uji KIR kepada Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor di luar wilayah domisili kendaraan.	Dilakukan ketika kendaraan berada di luar daerah asal
2	Pemeriksaan Administratif	Petugas melakukan pemeriksaan kelengkapan dan keabsahan dokumen kendaraan, meliputi STNK, kartu uji terakhir, izin operasional, serta identitas pemilik atau badan usaha angkutan.	Dokumen menjadi dasar legalitas numpang uji
3	Verifikasi Alasan Numpang Uji	Petugas memverifikasi alasan pengajuan numpang uji untuk memastikan tidak terjadi penyalahgunaan kewenangan atau upaya menghindari pengawasan daerah asal.	Alasan harus dapat dipertanggungjawabkan
4	Pencatatan Sistem Nasional	Data kendaraan yang melakukan numpang uji dicatat dalam sistem pengujian kendaraan bermotor nasional guna menjamin keterlacakan dan transparansi data.	Terintegrasi antar daerah
5	Koordinasi Antar UPT	UPT pengujian tempat numpang uji melakukan koordinasi dan	Menjamin kesinambungan pengawasan

⁴⁵ Onelya Mahardini, Wawancara Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang (Kepanjen, 09 September 2025)

No	Tahapan Prosedur	Uraian Kegiatan	Keterangan
		pertukaran data dengan UPT pengujian di daerah asal kendaraan.	
6	Pemeriksaan Teknis Kendaraan	Pemeriksaan teknis kendaraan dilakukan sesuai standar Uji KIR, meliputi sistem pengereman, kemudi, lampu dan alat isyarat, kondisi ban dan roda, emisi gas buang, serta perlengkapan keselamatan.	Dilakukan oleh penguji bersertifikat
7	Penilaian Hasil Uji	Penilaian hasil pemeriksaan teknis untuk menentukan status lulus atau tidak lulus uji berdasarkan standar dan ambang batas yang ditetapkan.	Penilaian objektif dan terukur
8	Tindak Lanjut Tidak Lulus Uji	Kendaraan yang tidak lulus uji wajib melakukan perbaikan dan mengajukan uji ulang sesuai ketentuan yang berlaku.	Kendaraan dilarang beroperasi
9	Penerbitan Bukti Lulus Uji	Kendaraan yang lulus uji diberikan kartu uji atau tanda uji elektronik dan hasilnya dicatat dalam sistem nasional.	Bukti laik jalan
10	Pengawasan Pasca Numpang Uji	Pengawasan lanjutan dilakukan melalui ramp check dan pemeriksaan lapangan oleh instansi terkait, dengan pengawasan utama tetap berada pada daerah asal kendaraan.	Pengawasan berkelanjutan

Sumber : Hasil olahan Peneliti

Berdasarkan tabel prosedur numpang uji KIR tersebut, bahwa pelaksanaan numpang uji KIR merupakan mekanisme pengujian berkala yang diatur secara ketat dan terstruktur untuk menjamin kelayakan teknis kendaraan bermotor meskipun pengujian dilakukan di luar wilayah domisili kendaraan. Prosedur ini mencakup tahapan administratif, verifikasi alasan numpang uji,

pemeriksaan teknis kendaraan, hingga pengawasan pasca uji yang terintegrasi antar Unit Pelaksana Teknis (UPT).⁴⁶

Pengaturan mengenai pencatatan data dalam sistem pengujian kendaraan bermotor nasional serta koordinasi antar UPT menunjukkan adanya upaya pemerintah untuk mencegah penyalahgunaan praktik numpang uji, khususnya untuk menghindari pengawasan dari daerah asal kendaraan.

Dengan demikian, numpang uji KIR bukan merupakan prosedur yang bersifat bebas atau fleksibel tanpa batas, melainkan suatu mekanisme khusus yang hanya dapat dilakukan dengan memenuhi persyaratan administratif dan teknis tertentu. Apabila dilaksanakan sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025, prosedur numpang uji KIR berpotensi mendukung keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan serta meningkatkan tertib administrasi dalam penyelenggaraan angkutan umum.

Dalam konteks Numpang Uji KIR, bus pariwisata yang tidak dapat melaksanakan uji berkala di wilayah asal diperbolehkan melakukannya di wilayah lain dengan persyaratan administratif yang lengkap. Hal ini menunjukkan adanya fleksibilitas dalam mekanisme pengawasan namun tetap

⁴⁶ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Jakarta, 2025

berpedoman pada prinsip keselamatan dan kepatuhan. Secara umum, gangguan kendaraan bermotor dipengaruhi oleh dua faktor utama, yakni faktor teknis (kerusakan atau kurang optimalnya komponen kendaraan) dan faktor non teknis (human error berupa kesalahan pengemudi atau pengguna jalan lain). Kedua faktor ini memerlukan perhatian dan penanganan yang holistik dalam pengawasan serta pelaksanaan standar operasional guna mengurangi risiko kecelakaan. Kesadaran dan kooperatif para pelaku usaha transportasi dalam menjalankan uji kelayakan kendaraan serta mematuhi regulasi menjadi kunci utama keberhasilan pengawasan. Dengan pengawasan yang optimal dan sinergi antarwilayah, diharapkan keselamatan pengguna jalan dapat terjamin dan keberlangsungan usaha angkutan pariwisata dapat terjaga secara berkelanjutan.

B. Tinjauan *Maqashid Syari'ah* dalam mewujudkan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal* dalam Mitigasi kecelakaan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang

Analisis pengawasan Dinas Perhubungan Kota Malang dan kabupaten Malang dalam kerangka *maqashid syariah* menitikberatkan pada pemahaman bahwa tujuan utama syariah adalah untuk menjaga kemaslahatan umat dengan melindungi lima *maqashid* utama, yaitu *hifz ad-din* (perlindungan agama), *hifz an-nafs* (perlindungan jiwa), *hifz al-'aql* (perlindungan akal), *hifz an-nasl* (perlindungan keturunan), dan *hifz al-*

mal (perlindungan harta). Dalam konteks pengawasan keselamatan bus pariwisata, dua unsur Maqashid yang akan dijadikan pembahasan dalam penelitian ini adalah hifz an-nafs dan hifz al-mal.

a. Hifz an-nafs (Perlindungan Jiwa)

Hifz an-nafs merupakan maqashid yang menempatkan perlindungan nyawa dan keselamatan manusia sebagai prioritas utama dalam hukum Islam. Dalam konteks transportasi, khususnya bus pariwisata, pengawasan yang ketat terhadap aspek keselamatan kendaraan dan operator merupakan manifestasi dari prinsip ini. Dishub kota Malang dan kabupaten Malang melalui inspeksi rutin, verifikasi kelayakan kendaraan, dan penegakan sanksi terhadap pelanggaran keselamatan berperan aktif dalam mencegah kecelakaan yang dapat mengancam jiwa penumpang dan masyarakat umum. Menurut Kamali (2017), menjaga keselamatan jiwa adalah kewajiban syariah yang tidak dapat ditawar, karena nyawa merupakan amanah yang harus dilindungi dari bahaya dan kerusakan⁴⁷

keselamatan jiwa adalah memelihara hak untuk hidup agar terhindar dari sebuah kecelakaan dalam bekerja seperti, kehilangan bagian tubuh (jari, tangan, dan kaki) bahkan sampai meninggal dunia. Ayat Al-quran yang menjelaskan tentang larangan dalam membunuh yaitu:

⁴⁷ Kamali, M. H. (2017). *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. International Institute of Islamic Thought (IIIT).

فَلَا يُسْرِف فِي لَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قُتِلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطَانًا
الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مُنْصُورًا

Artinya:

"Dan janganlah kamu membunuh jiwa yang diharamkan Allah (membunuhnya), melainkan dengan suatu (alasan) yang benar. Dan barangsiapa dibunuh secara zalim, maka sesungguhnya Kami telah memberi kekuasaan kepada ahli warisnya, tetapi janganlah ahli waris itu melampaui batas dalam membunuh. Sesungguhnya ia adalah orang yang mendapat pertolongan." (QS Al-Isra: 33)⁴⁸

Ayat ini menjelaskan tentang larangan dalam membunuh. Kaitannya dengan materi tentang melindungi jiwa ini adalah apabila di qiyaskan arti dari ayat tersebut yaitu mencerminkan prinsip pencegahan dalam sistem hukum dan etika. Dalam hal ini, pencegahan kecelakaan adalah tujuan utama pengawasan Dishub. Melalui inspeksi teknis (uji kelaikan jalan), pengawasan operasional (manajemen jam kerja pengemudi), dan penerapan regulasi, Dishub berupaya memastikan bahwa bus-bus beroperasi dalam kondisi aman. Tindakan ini secara langsung bertujuan untuk melindungi hak hidup para penumpang, pengemudi, dan pengguna jalan lainnya dari potensi bahaya yang dapat mengakibatkan kematian.

⁴⁸ QS Al-Isra' [17]:33

b. Hifz al-mal (Perlindungan harta)

Hifz al-mal menekankan pentingnya perlindungan terhadap harta benda, termasuk aset-aset yang dimiliki oleh individu maupun masyarakat. Dalam konteks pengawasan bus pariwisata, perlindungan harta mencakup upaya mencegah kerugian materi yang dapat timbul akibat kecelakaan, seperti kerusakan kendaraan, kehilangan barang bawaan penumpang, dan dampak ekonomi negatif bagi operator dan masyarakat luas. Pengawasan yang dilakukan Dishub dengan memastikan kepatuhan terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan regulasi keselamatan berkontribusi pada pengurangan risiko kerugian materiil. Hal ini sejalan dengan prinsip maqashid yang menghendaki terciptanya stabilitas ekonomi dan perlindungan aset agar tidak terjadi kerusakan atau pemborosan yang sia-sia.⁴⁹

Pengawasan Dinas Perhubungan yang berorientasi pada pencegahan kecelakaan tidak hanya berfungsi sebagai mekanisme hukum administratif, tetapi juga sebagai wujud tanggung jawab sosial dan moral yang sejalan dengan maqashid syariah. Dengan demikian, pengawasan tersebut memperkuat legitimasi tindakan pengawasan dalam konteks masyarakat yang mayoritas beragama Islam. Lebih jauh, Maqashid Syariah menuntut keseimbangan antara kepentingan individu dan masyarakat. Dalam hal ini, pengawasan keselamatan Bus Pariwisata tidak

⁴⁹ Al-Ghazali, A. H. M. (2020). *Maqasid al-Shariah: The Objectives of Islamic Law*. Islamic Foundation.

hanya melindungi hak-hak penumpang dan operator, tetapi juga menjaga ketertiban umum dan mencegah kerugian sosial yang lebih luas. Oleh karena itu, pengawasan yang efektif merupakan bagian dari prinsip keadilan dan kemaslahatan yang menjadi inti *Maqashid Syariah*.

Dalam tinjauan *maqashid syariah* pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang, telah sejalan dengan prinsip hifz nafs dan mal, meskipun begitu terdapat beberapa celah yang menyebabkan pengawasan kurang efektif, yakni Ramp Check hanya dilakukan dimomen tertentu, tidak dilakukan secara berkala dan ketidakpatuhan PO Bus setelah lolos Uji KIR

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Adapun Hasil pembahasan diatas dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. Pengawasan terhadap bus pariwisata menunjukkan bahwa sebagian besar operator telah memenuhi persyaratan teknis dan administratif sesuai Standar Pelayanan Minimal (SPM), namun tingkat kepatuhan masih bervariasi. Ditemukan pelanggaran berupa pelepasan atribut pasca Uji KIR serta pengoperasian bus yang tidak laik jalan, yang dikenai sanksi administratif berupa denda, pembekuan izin, atau pencabutan sertifikat. Sementara itu, terhadap bus dari luar wilayah, mekanisme ramp check dan numpang uji KIR efektif mengidentifikasi pelanggaran administratif, terutama masa berlaku Uji KIR, dengan sanksi tilang sebesar Rp250.000. Namun, besaran sanksi tersebut dinilai kurang memberikan efek jera, serta pelaksanaan ramp check yang belum dilakukan secara berkala—umumnya hanya pada periode puncak seperti arus mudik Lebaran—menjadi celah terjadinya pelanggaran.
- b. Tinjauan *Maqashid Syari'ah*

Dalam tinjauan *maqashid syariah*, pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan secara langsung berkontribusi pada pemenuhan *hifz an-nafs* dan *hifz al-mal*, sebagai upaya pencegahan bahaya yang dapat mengancam jiwa dan harta benda. Hal ini sejalan dengan prinsip syariah yang menuntut keseimbangan antara kepentingan individu dan

masyarakat, serta pencegahan kerusakan melalui regulasi dan pengawasan yang ketat. pengawasan yng dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dan Kabupaten Malang, telah sejalan dengan prinsip hifz nafs dan mal, meskipun begitu terdapat beberapa celah yang menyebabkan pengawasan kurang efektif, yakni Ramp Check hanya dilakukan dimomen tertentu, tidak dilakukan secara berkala dan ketidakpatuhan PO Bus setelah lolos Uji KIR.

Secara keseluruhan, pengawasan yang dilakukan telah berkontribusi signifikan dalam menjaga keselamatan pengguna jalan dan keberlanjutan usaha transportasi pariwisata. Namun, variasi kepatuhan operator, celah koordinasi lintas wilayah, dan keterbatasan sanksi menunjukkan perlunya peningkatan efektivitas pengawasan. Implikasinya, pengawasan ini tidak hanya memitigasi risiko kecelakaan tetapi juga mendukung implementasi SPM sebagai landasan regulasi transportasi umum, dengan potensi dampak positif terhadap kepercayaan masyarakat dan ekonomi pariwisata di wilayah Malang.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijabarkan diatas, peneliti memberikan saran kepada pihak yang terlibat dalam penelitian ini :

- a. Dinas Perhubungan Kota malang dan Kabupaten Malang membuat terobosan baru dan mengoptimalkan pengawasan dengan membentuk forum koordinasi rutin, seperti rapat tripartit berkala, untuk berbagi data

pengawasan, termasuk hasil uji KIR dan Ramp Check. Hal ini dapat mengatasi celah pengawasan akibat mobilitas bus antar wilayah.

- b. Program edukasi intensif bagi operator bus pariwisata, termasuk pelatihan berkala tentang pentingnya uji KIR, perawatan kendaraan, dan mitigasi human error, harus diinisiasi oleh Dinas Perhubungan.
- c. Dinas Perhubungan Kota Malang dan kabupaten Malang lebih terbuka dalam memberikan akses terhadap mahasiswa yang melakukan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Al-Ghazali, A. H. M. (2020). *Maqasid al-Shariah: The Objectives of Islamic Law*. Islamic Foundation.

Ali Shodiqin. Fiqh Ushul Fiqh Sejarah, Metodologi dan implementasinya di Indonesia. (Yogyakarta: Beranda, 2012) h. 170

Busyro. Maqasid Syari'ah. (Jakarta : Rumah Fiqh Publishing, 2019) h. 10

Cholid Narbuko, Metodologi Penelitian (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 1999). 153.

Muhammad Syukri Albani Nasution. Filsafat Hukum Islam dan Maqashid Syari'ah. (Jakarta : Kencana, 2020) h. 41

Muhammad Syukri Albani Nasution. Filsafat Hukum Islam dan Maqashid Syari'ah. ...h. 41

Kamali, M. H. (2017). *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. International Institute of Islamic Thought (IIIT).

Kornelius Benuf and Muhamad Azhar, "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer," *Gema Keadilan* 7, no. 1 (April 1, 2020): 27, <https://doi.org/10.14710/gk.2020.7504>.

Jurnal

Angga Ardiansyah,dkk., "Evaluasi Efektivitas Kegiatan Ramp Check dalam Peningkatan Keselamatan Transportasi Umum: Studi Kasus di Terminal Ir. Soekarno, Klaten," *Abdimas Transjaya*" Vol. 3 No. (2025), Hal. 40-46
<file:///C:/Users/ACER/Downloads/Jurnal+Evaluasi+Efektivitas+Kegiatan+Ramp+Check+dalam+Peningkatan.pdf>

Imam Basuki, 'Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan',

Jurnal Transportasi, 8.1 (2008), 57–66, hlm.63

Komal Kumar P, “Analisi Fungsi Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Besar Di Kota Pekanbaru,” 2019, 373426, [https://repository.uin-suska.ac.id/25476/2/BUDI GUNAWAN.pdf](https://repository.uin-suska.ac.id/25476/2/BUDI%20GUNAWAN.pdf)

Journal Publicuho et al., “Pola Pengawasan Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Konawe Utara,” *Publicuho* 5, no. 4 (2022): 1377–87, <https://doi.org/10.35817/publicuho.v5i4.84>.

Syamsarina Et Al., “Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum: Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum Masyarakat,” JURNAL SELAT 10, No. 1 (2022): 83–84. <https://jurnal.iain-bone.ac.id/index.php/ekspose/article/download/8954/pdf/22101>

Skripsi

Nuril Faradisa, Perilaku Kru Bus Yang Meresahkan Masyarakat Pengguna Jasa Angkutan Umum, Skripsi, (Surabaya: Program Studi Ilmu Sosial Strata 1 (S1) Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Surabaya, 2018), hlm.1

“Analisis fungsi pengawasan Dinas Perhubungan dalam menertibkan kendaraan bertonase besar di Kota Pekanbaru,” (Undergraduate thesis, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2019) <https://repository.uin-suska.ac.id/25476/2/BUDI%20GUNAWAN.pdf>

Website

Afnani Alifian,” Kecelakaan Tragis di Batu, Pakar Pendidikan UM Soroti Standar Keselamatan Bus Pariwisata” *Beritajatim*, 9 Januari 2025, diakses 20 April 2025, <https://beritajatim.com/kecelakaan-tragis-di-batu-pakar-pendidikan-um-soroti-standar-keselamatan-bus-pariwisata>

Fathoni Prakarsa Nanda, “40 Bus Tidak Lolos Ramp Check, Dari Total 541 Unit Yang Diperiksa hingga Kemarin,” *Jawapos Radar Malang*, 25 Maret 2025, diakses 28 Oktober 2025,

<https://radarmalang.jawapos.com/kota-malang/815810096/40-bus-tidak-lolos-ramp-check-dari-total-541-unit-yang-diperiksa-hingga-kemarin>
<https://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt5874843eb71ec/standar-angkutan-umum-yanglayak-dan-aman>. diakses 08 September 2025

Risky Pratama.” Inilah Kronologi dan Penyebab Kecelakaan Bus Rombongan SMAN 1 Porong, suarasurabaya.net, 1 Februari 2025, Diakses 22 April 2025” <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2025/inilah-kronologi-dan-penyebab-kecelakaan-bus-rombongan-sman-1-porong/>

Undang-undang

Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 46 Tahun 2014 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2015, dan perubahan kedua dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5201 Tahun 2025 tentang Prosedur dan Tata Cara Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Wawancara

Minto Raharjo, Wawancara ala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan
Kota Malang (Malang, 17 April 2025)

Onelya Mahardini, Wawancara bidang angkutan Dinas Perhubungan
Kabupaten Malang, (kepanjen, 09 September 2025)

LAMPIRAN

Lampiran 1

Gambar 1.1

Surat Penelitian

FORM PERSETUJUAN IJIN MAGANG/PENELITIAN/PKL/KKN

Yth. Dinas Perhubungan Kota Malang _____
 Kota Malang, 20 Januari 2025

di _____
 Kota Malang


Dengan hormat, hubungan dengan akan dilaksanakannya kegiatan Penelitian/PKL/KKN; kami memohon ijin agar dapat melaksanakan kegiatan tersebut pada instansi yang Bapak/Ibu pimpin, dengan rincian sebagai berikut :

Instansi/Universitas : UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
 Fakultas : Syarifah
 Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah
 Prodi : Hukum Ekonomi Syariah
 Judul : Pengawasan Dinas Perhubungan Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan Dalam Penggunaan Ban Vulkanisir

NO	NAMA	NIM/KTP	NO HP
1	Bagus Prabowo	210202110083	082171477479
2			
3			
4			

*) Apabila peserta lebih dari 4 daftar nama dilampirkan

Periode Kegiatan : 20 Januari 2025 s/d 20 Januari 2025
 Instansi Penerima : Disetujui / Tidak Disetujui-*) Coret Salah Satu
 Tanggal Disetujui/Tidak Disetujui : _____ Stempel Instansi


 NIP _____

Lampiran 2

Gambar 1.2

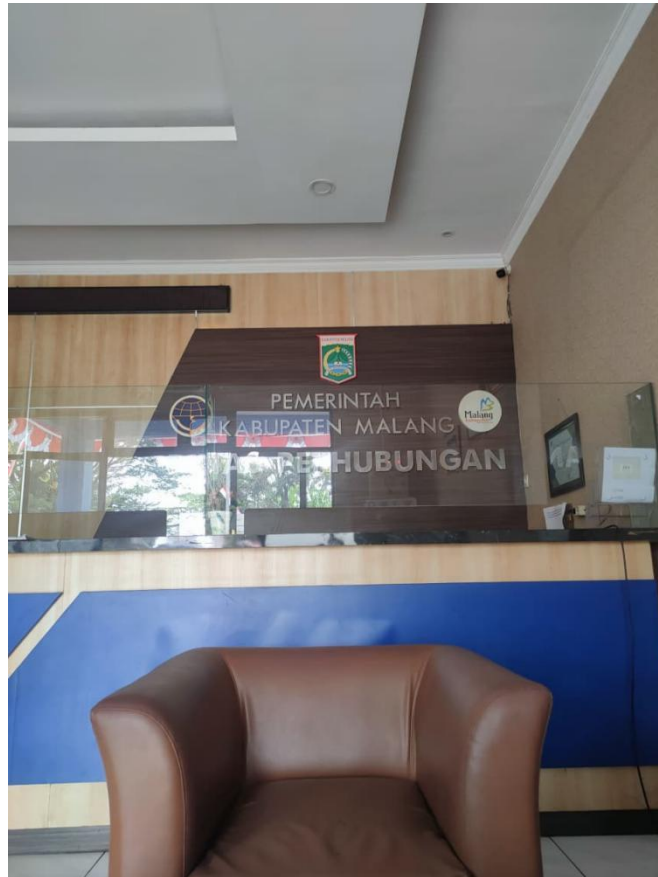
Lokasi Penelitian Dinas Perhubungan Kota Malang



Lampiran 3

Gambar 1.3

Lokasi Penelitian Dinas Perhubungan Kabupaten Malang



Lampiran 4

Gambar 1.4

Wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang



Lampiran 5

Gambar 1.5

Wawancara dengan Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Malang



Lampiran 6

Gambar 1.5

Timestamp	PERIODE	Hari/Ta nggal	Lokasi	Nama PO	Trayek	Berdasarkan hasil setelah diakseskan rampchec
18/12/2024 10:19:05	NATARU	16/12/2024	Pool	PO. CITITRANS	MALANG - SURABAYA	Laik jalan
18/12/2024 10:38:14	NATARU	16/12/2024	Pool	PO CITITRANS	MALANG-SURABAYA	Laik jalan
18/12/2024 10:40:37	NATARU	16/12/2024	Pool	PO PELITA MAS	MALANG - SURABAYA	Laik jalan
18/12/2024 10:54:01	NATARU	16/12/2024	Pool	PO DANA DHASIH	MALANG-SURABAYA	Laik jalan
18/12/2024 11:09:01	NATARU	16/12/2024	Pool	MTRANS MALANG	TERMINAL PULOGEBANG - TERMINAL MENGWI	Laik jalan
18/12/2024 11:10:46	NATARU	16/12/2024	Pool	MTRANS MALANG	BANDAR LAMPUNG - BADUNG	Laik jalan
18/12/2024 11:12:23	NATARU	16/12/2024	Pool	HANDOYO	CILACAP - MALANG	Laik jalan
18/12/2024 14:22:57	NATARU	17/12/2024	Pool	PO ROSALIA INDAH	MALANG - MERAK	Laik jalan
18/12/2024 14:24:03	NATARU	17/12/2024	Pool	PO ROSALIA INDAH	-	Laik jalan
18/12/2024 14:25:09	NATARU	17/12/2024	Pool	PO ROSALIA INDAH	MALANG-BATURAJA	Laik jalan
18/12/2024 14:26:01	NATARU	17/12/2024	Pool	PO ROSALIA INDAH	MALANG-MERAM	Laik jalan
18/12/2024 14:26:46	NATARU	17/12/2024	Pool	PO ROSALIA INDAH	MALANG-MERAK	Laik jalan
18/12/2024 14:44:45	NATARU	17/12/2024	Pool	PO TIARA MAS	JAKARTA-BIMA	Laik jalan
18/12/2024 14:52:12	NATARU	17/12/2024	Pool	PO GUNUNG HARTA	MALANG-TANGERANG	Laik jalan
18/12/2024 14:53:27	NATARU	17/12/2024	Pool	PO GUNUNG HARTA TRANSPORT	MALANG-DENPASAR	Laik jalan
18/12/2024 14:55:09	NATARU	17/12/2024	Pool	PO GUNUNG HARTA TRANSPORT	MALANG-BANDUNG	Laik jalan
18/12/2024 14:56:03	NATARU	17/12/2024	Pool	PO 27 TRANS	MALANG-JAKARTA	Laik jalan
18/12/2024 14:58:10	NATARU	17/12/2024	Pool	PO 27 TRANS	MALANG-JATIJAJAR	Laik jalan
19/12/2024 8:29:45	NATARU	17/12/2024	Pool	JURAGAN 99	PARIWISATA	Laik jalan
19/12/2024 8:32:52	NATARU	17/12/2024	Pool	JURAGAN 99	TERMINAL PORIS PLAWAD (TANGERANG) - TERMINAL ARJOSARI (MALANG)	Laik jalan
19/12/2024 8:34:41	NATARU	17/12/2024	Pool	JURAGAN 99	TERMINAL PORIS PLAWAD (TANGERANG) - TERMINAL ARJOSARI (MALANG)	Laik jalan
19/12/2024 8:43:06	NATARU	17/12/2024	Pool	DIENG TRAVEL	BATU - SALATIGA	Laik jalan
19/12/2024 8:45:12	NATARU	17/12/2024	Pool	DIENG TRAVEL	BATU SALATIGA	Laik jalan
19/12/2024 8:47:32	NATARU	17/12/2024	Pool	BAGONG BIRU PARIWISATA	-	Laik jalan
19/12/2024 8:48:54	NATARU	17/12/2024	Pool	BAGONG BIRU PARIWISATA	-	Laik jalan
19/12/2024 8:51:02	NATARU	17/12/2024	Pool	MALANG INDAH	TERMINAL PATRIA (BLITAR) - TERMINAL MENGWI (BADUNG)	Laik jalan
19/12/2024 8:53:27	NATARU	17/12/2024	Pool	MALANG INDAH	TERMINAL ARJOSARI (MALANG) - TERMINAL MENGWI (BADUNG)	Laik jalan
19/12/2024 8:54:51	NATARU	17/12/2024	Pool	ERI DAMAI SEJAHTERA MALANG	BANDUNG LEUWIPANJANG - MALANG	Laik jalan
19/12/2024 9:00:00	NATARU	17/12/2024	Pool	DAMRI	MALANG - JAKARTA	Laik jalan
19/12/2024 9:06:59	NATARU	16/12/2024	Pool	HANDOYO	MAGELANG - MALANG	Laik jalan
19/12/2024 9:09:09	NATARU	16/12/2024	Pool	HANDOYO	MALANG - MAGELANG	Laik jalan
19/12/2024 9:12:07	NATARU	16/12/2024	Pool	MEDALI MAS	-	Laik jalan
19/12/2024 9:13:24	NATARU	16/12/2024	Pool	MEDALI MAS	-	Laik jalan
19/12/2024 9:15:19	NATARU	16/12/2024	Pool	MEDALI MAS	CIREBON - MALANG	Laik jalan
19/12/2024 9:16:55	NATARU	16/12/2024	Pool	MEDALI MAS	TERMINAK PORIS PLAWAD (TANGERANG) - TERMINAL ARJOSARI (MALANG)	Laik jalan
19/12/2024 9:18:45	NATARU	16/12/2024	Pool	KWANSAN ORANGE TRANSPORT	TERMINAL PULO GEBANG (JAKARTA) - TERMINAL ARJOSARI (MALANG)	Laik jalan
20/02/2025 10:33:13	LEBARAN	11/11/2000	Terminal	TES		Tidak laik jalan
20/02/2025 10:57:10	LEBARAN	01/01/2222	Terminal	TES		Tidak laik jalan
28/02/2025 10:44:29	LEBARAN	25/02/2025	Pool	Medali Mas	Cirebon-Malang	Laik jalan
28/02/2025 10:46:33	LEBARAN	25/02/2025	Pool	Medali Mas	Malang-Jakarta-Bogor	Laik jalan
28/02/2025 10:48:06	LEBARAN	25/02/2025	Pool	Medali Mas	Malang-Jakarta-Bogor	Laik jalan
28/02/2025 10:49:20	LEBARAN	24/02/2025	Pool	M-Trans	Malang-Surabaya-Jakarta	Laik jalan
28/02/2025 10:50:30	LEBARAN	24/02/2025	Pool	M-Trans	Bandar Lampung - Badung (Mengwi)	Laik jalan
28/02/2025 10:52:23	LEBARAN	24/02/2025	Pool	27-Trans	Malang-Lampung	Laik jalan
28/02/2025 10:53:34	LEBARAN	24/02/2025	Pool	27-Trans	Malang-Riau	Laik jalan
28/02/2025 10:54:37	LEBARAN	24/02/2025	Pool	27-Trans	Palembang-Banyuwangi	Laik jalan
28/02/2025 10:56:46	LEBARAN	24/02/2025	Pool	27-Trans	Pariwisata	Laik jalan
28/02/2025 10:58:48	LEBARAN	26/02/2025	Pool	Juragan 99	Poris-Malang	Laik jalan
28/02/2025 11:00:35	LEBARAN	26/02/2025	Pool	Bagong	Shy-Probolinggo-Jember	Laik jalan

Sumber : Data dari Dinas Perhubungan Kota Malang

Lampiran 6

Gambar 1.5

Data Bus Pariwisata kabupaten malang laik jalan dan Tidak laik jalan

NO	NAMA PO	DATA SPIONAM / MYRA DARAT				HASIL GOOGLING		HASIL SURVEI TIM BIDANG ANGKUTAN				
		ALAMAT	NO TLP	JENIS ANGKUTAN TDT	JUMLAH ARMADA	ALAMAT di MALANG	NO TLP	Alamat	Jumlah armada	Jumlah Pengemudi	Ijin Usaha Penyelenggaraan Pariwisata (Spionam)	NO TLP
A	ALAMAT PO DI KABUPATEN MALANG											
1	PT. BAGONG DEKAKA MAKMUR	Jalan Panglima Sudirman No. 8 Kepanjen, Malang, Jawa Timur. 65163	082153698854	pariwisata	46	-	-	Jl Panglima Sudirman No. 8, Kepanjen, Malang	20 bus besar	-	ada	-
2	PT. CAP DUA GAJAH TRANS	Jl. Panglima Sudirman Rt. 05 Rw. 04 Desa Dilem Kecamatan Kepanjen Kabupaten Malang	0811365862	pariwisata	11	-	-	-	-	-	-	-
3	PT. DIENG NATA TRANSINDO	Jl. Komud Abd. Saleh No. 52, Asrikaton, Kec. Pakis	0341796999	pariwisata AJAP	2 28	Jl. Jaksa Agung Suprpto No. 60 Malang	0818384567	-	-	-	-	-
4	PT. DUTA PRIMA TRANSPORT	Jl. Abdul Manan Wijaya No. 320 Rt. 06 Rw. 03 Desa Ngroto Kecamatan Pujon Kabupaten Malang Provinsi Jawa Timur	081555797979	pariwisata	23	-	-	Jl. Brigend Abd Manan Wijaya No. 230, Krajan, Ngroto, Kecamatan Pujon, Kabupaten Malang, Jawa Timur 65391	9 bus besar, 9 bus medium	40 orang (driver+co)	ada	Dedy Pugh Prasetyo (No HP 081233925879)
5	PT. GILANG SEMBILAN SEMBILAN	Jl Bandara Abd. Rachman Saleh No. M602 Pakis - Malang	081233993341	pariwisata	14	-	-	Jl Bandara Abd. Rachman Saleh No. M602 Pakis - Malang	14 bus besar	-	ada	-
6	PT. JAYA MAKMUR GROUP	4J2J+9F9, Jl. Moh. Anwar, Langlang III, Langlang, Kec. Singosari, Kabupaten Malang, Jawa Timur 65153	081334111444	pariwisata	10	-	-	-	-	-	-	-
7	PT. MAULANA CITRA PARIWISATA	Jl. Raya Pamotan No. 40 Rt. 001 Rw. 001 Dampit - Malang	0341896462	pariwisata	29	-	-	Jl. Raya Pamotan No. 40 Rt. 001 Rw. 001 Dampit - Malang	27 bus besar	-	ada	-
8	PT. PANDAWA 87	Jl. Kh Hasyim Asy'ari Bakalan Pasuruan	03435643603	pariwisata	94	Jl. Komud ABD. Saleh, Bambon, Asrikaton, Kec. Pakis, Kabupaten Malang, Jawa Timur 65154	0812-2990-0087	-	-	-	-	-
9	PT. PANGERAN MUDA BINTANG JAYA	Jl. A.yani 151-153 Rt 003/ Rw 004 Karangates, Sumberpucung	081249675566	pariwisata	5	-	-	Jl. A.Yani 151-153 RT 003/RW 004 Karangates, Sumberpucung Malang	5 bus besar	7 (driver+co)	ada	Adrian (no. HP. 081249675566)
10	PT. RESTU ABADI	Jalan Sumber Wuni No.221 Rt.004 Rw.003 Kalirejo	0811313885	pariwisata karyawan	20 4	-	-	-	-	-	-	-
11	PT. RESTU CITRA ABADI	Jalan Sumber Wuni 221	085288777715	pariwisata	5	-	-	Jalan Sumber Wuni No. 221 Rt. 04 Rw. 03 Kel. Kalirejo Kec. Lawang Kab. Malang	24 bus besar	-	ada	-
12	PT. RIZKY JAYA SINGOSARI	Dusun Krajan Rt 002/rw 007 Desa Watugede, Kecamatan Singosari, Kabupaten Malang, Jawa Timur	081333005689	pariwisata	7	-	-	Jl. Nusa Indah, Dusun Krajan RT 002/RW 007 Desa Watugede Kecamatan Singosari	6 bus sedang	6 driver	ada	Bapak Sobirin (No HP 081233422481
13	PT. ROZAK PUTRA MULYA	Dusun Karanglo	081336551279	pariwisata	7	-	081336551279 (puguh)	-	-	-	-	-
14	PT. TENTREM INTI SEJAHTERA	Dsn. Plambesan Rt.05 Rw.10 Tunjunglirto - Singosari - Malang	082232992324	pariwisata	12	-	-	Dsn. Plambesan Rt.05 Rw.10 Tunjunglirto - Singosari - Malang	12 bus besar	-	ada	-
15	PT. WIJAYA PUTRA SANTOSO	Jl. Raya Wendit Barat No. 7	0341794979; Pak Rus (082233823958)	pariwisata	11	-	-	Jl. Raya Wendit Barat No.7, Krajan, Manglawan, Kec. Pakis	9 bus besar, 1 bus kecil	10 (driver+co)	ada	Pak Rus (082233823958)
16	PT SANTOSO BANGKIT JAYA	Jl. Raya Majang Tengah Rt 004 Rw 002 Majang Tengah Dampit Kabupaten Malang		AKAP (dalam trayek)	8	-	-	Jl. Raya Majang Tengah Rt 004 Rw 002 Majang Tengah Dampit Kabupaten Malang	0	-	ada (ijin angkutan AKDP)	-
17	PT. MALINDA	Sumber Kembar	(0341) 896381-896339	pariwisata	5	-	-	-	7	-	-	-
18	PT. AL AKBAR	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

sumber : Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Malang

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. Identitas Diri

Nama : Bagus Prabowo

Tempat/Tanggal Lahir : Batam, 05 Juli 2000

NIM : 210202110083

Prodi : Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang

Alamat : DIP Bida Kabil Blok C no 38, Kel.Kabil,
Kec.Nongsa, Kota Batam, Kepulauan Riau

No. Handphone : 082171477479

Email : prabowobagus483@gmail.com

B. Riwayat Pendidikan

SD : SDS 02 Ibnu Sina Batam

MTs : Madrasah Tsanawiyah Darul Falah Batu Besar,
Batam

MAN : Pondok Modern Darussalam Gontor Ponorogo

s