

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PELATIHAN KESELAMATAN AWAK BUS

BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 85 TAHUN 2018 DAN

MAQASHID SYARI'AH

(Studi di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang)

SKRIPSI

OLEH:

UMMI NADIROH

NIM 220202110001



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2026

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PELATIHAN KESELAMATAN AWAK BUS

BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 85 TAHUN 2018 DAN

MAQASHID SYARI'AH

(Studi di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang)

SKRIPSI

OLEH:

UMMI NADIROH

NIM 220202110001



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2026

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PELATIHAN KESELAMATAN AWAK

BUS BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 85 TAHUN 2018 DAN

MAQASHID SYARIAH

Benar-benar merupakan skripsi yang disusun sendiri berdasarkan kaidah kepenulisan 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 persyaratan mendapatkan predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 13 Februari 2026

Penulis,



Ummi Nadiroh

NIM. 220202110001

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan penguji skripsi saudara Ummi Nadiroh NIM 220202110001, mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PELATIHAN KESELAMATAN AWAK
BUS BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 85 TAHUN 2018 DAN
MAQASHID SYARI'AH**

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada tanggal 06 Maret 2026, Dengan Penguji:

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

()
Ketua

2. **Prof. Dr. Fakhruddin, S.Ag., M.H.I.**
NIP. 197408192000031002

()
Sekretaris

3. **Prof. Dr. Abbas Arfan, Lc., M.H.**
NIP. 197212122006041004

()
Penguji Utama



Malang, 10 Maret 2026.

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

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Ummi Nadiroh NIM 220202110001 Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**IMPLEMENTASI KEWAJIBAN PELATIHAN KESELAMATAN
AWAK BUS BERDASARKAN PERMENHUB NOMOR 85 TAHUN
2018 DAN *MAQASHID SYARI'AH***

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

Mengetahui,
Ketua Program Studi



Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI
NIP. 198212252015031002

Malang, 13 Februari 2026
Dosen Pembimbing



Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP. 197408192000031002

KETERANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya pembimbing skripsi dari mahasiswa:

Nama : Ummi Nadiroh

NIM : 220202110001

Fakultas : Syariah

Prodi : Hukum Ekonomi Syariah

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

Demikian untuk dijadikan maklum.

Malang, 13 Februari 2026
Dosen Pembimbing,



Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.
NIP. 197408192000031002

BUKTI KONSULTASI

Nama : Ummi Nadiroh
 NIM : 220202110001
 Program Studi : Hukum Ekonomi Syari'ah
 Dosen Pembimbing : Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.
 Judul Skripsi : Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*

No.	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Senin/ 4 September 2025	Penyempurnaan judul	
2.	Rabu/ 24 September 2025	Bab I dan Bab II	
3.	Selasa/ 30 September 2025	Metode Penelitian	
4.	Kamis/ 2 Oktober 2025	Penambahan Referensi	
5.	Senin/ 13 Oktober 2025	Persetujuan Seminar Proposal	
6.	Jumat/ 17 Oktober 2025	Bab IV dan Bab V	
7.	Jumat/ 9 Januari 2026	Revisi Bab IV	
8.	Senin/ 2 Februari 2026	Revisi Abstrak	
9.	Jumat/ 6 Februari 2026	ACC Bab IV dan Bab V	
10.	Jumat/ 13 Februari 2026	Persetujuan Sidang Skripsi	

Malang, 13 Februari 2026
 Mengetahui,
 Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah



Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI.
 NIP. 198212252015031002

MOTTO

“Manusia tidak akan memperoleh selain dari apa yang kalian usahakannya, usahamu akan diperlihatkan, kemudian dibalas dengan balasan yang sempurna”.

(Q.S. An-Najm: 39-41)

“Tidak ada mimpi yang terlalu tinggi dan tidak ada mimpi yang patut diremehkan. Lambungkan setinggi yang kau inginkan dan gapailah dengan selayaknya yang kau harapkan”.

(Maudy Ayunda)

“ Jika bukan karena Allah yang memampukan, mungkin aku sudah lama menyerah”.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, serta pertolongan-Nya sehingga penulisan skripsi dengan judul "Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*" dapat penulis selesaikan dengan baik. Shalawat dan salam senantiasa dihaturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amin.

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

1. Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Prof. Dr. Hj. Umi Sumbulah, M.Ag, selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI., Selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Rizka Amaliah, M.Pd., selaku dosen wali penulis selama menempuh perkuliahan 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. Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI, selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
7. Kepada kedua orang tua saya, Bapak dan ibu yang sangat berjasa dalam hidup penulis. Dua orang yang selalu mengusahakan anak pertamanya ini menumpuh pendidikan setinggi-tingginya meskipun ibu dan bapak hanya bisa menumpuh pendidikan sampai tahap dasar. Terima kasih atas kasih sayang tanpa batas yang tak pernah lekang oleh waktu atas kesabaran dan pengorbanan yang selalu mengiringi perjalanan hidup penulis. Terima kasih telah menjadi sumber kekuatan dan inspirasi. Terakhir, terima kasih atas segala hal yang ibu dan bapak berikan yang tak terhitung jumlahnya.
8. Kepada adik laki-laki penulis, Ahmad Ali Wafa yang telah memberikan dukungan, semangat, dan doa selama proses penyusunan skripsi ini. Semoga selalu diberikan kesehatan dan keberkahan oleh Allah SWT.
9. Kepada keluarga Bani Sen Saleh yang telah memberikan dukungan, doa, serta semangat kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini. Semoga segala kebaikan dan perhatian yang diberikan mendapat balasan yang berlipat ganda dari Allah SWT.

10. Kepada Staf pegawai PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang dan semua pegawai UPT LLAJ Terminal Landungsari serta para sopir dan kru bus yang bersangkutan. Seluruh narasumber yang telah bersedia menjadi objek penelitian dan wawancara penulis. Semoga semuanya di berikan kesehatan serta kelancaran dalam menjalani proses kehidupan.
11. Kepada semua teman-teman saya Damini Squad (Arifah Zein Moya Rizki, Nafisah Fitri Ainayya, Fika Rizqi Aulia, Nanda Uchlivatur Rosyada, A.M Rifdatun Kamilia, Mauliya Nayla Sa'idah, Mutiara Azzahra C dan Nadira Lintang Salsabila) atas segala do'a dan semangat yang tak pernah putus.
12. Kepada teman saya, Hasnia Imroatis Syarifah , Sessa Amara Navtafilofa, Seshy Famara Navtafilofa, Nur Azizah dan Rismatun Pitriana yang telah memberikan saya dukungan dan motivasi dalam penyelesaian tugas ini.
13. Kepada teman-teman KKM Desa Poncokusumo, Lailissa'adah, Mannanu Minni Saelillah, Liyah Aniqoh Arifin, Mardatillah dan Novie Rosianti Safitri yang telah memberikan semangat dan dukungan.
14. Terakhir, saya ingin mengucapkan terima kasih untuk diri saya sendiri yang telah berjuang hingga bisa sampai tahap ini. Terima kasih, ia yang selalu berjuang menahan lelahnya belajar demi masa depan yang dicita-citakan. Terima kasih untuk hati yang ikhlas, meski terkadang realita tidak semua berjalan sesuai harapan. Penulis bangga kepada diri sendiri yang telah mampu melewati berbagai fase sulit dalam kehidupan. Mari terus bekerja sama untuk tumbuh dan berkembang menjadi pribadi yang lebih baik lagi.

Dengan terselesaikannya laporan skripsi ini, harapannya ilmu yang telah kami peroleh selama perkuliahan dapat memberikan manfaat amal kehidupan di dunia dan akhirat. Sebagai manusia yang tak pernah luput dari kekhilafan, penulis sangat mengharapkan pintu maaf serta kritikan dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

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
ا	`	ط	ṭ
ب	b	ظ	ẓ
ت	t	ع	’
ث	th	غ	gh
ج	j	ف	f
ح	h	ق	q
خ	kh	ك	k
د	d	ل	l
ذ	dh	م	m
ر	r	ن	n
ز	z	و	w
س	s	هـ	h

ش	sh	أ/ء	,
ص	ṣ	ي	y
ض	ḍ		

Untuk menunjukkan bunyi hidup panjang (madd), maka caranya dengan menuliskan coretan horisontal di atas huruf, seperti ā, ī dan ū, (أ, ي, و). Bunyi hidup dobel Arab ditransliterasikan dengan menggabung dua huruf “ay” dan “aw” seperti *layyinah*, *lawwaamah*. 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

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

.....

Error! Bookmark not defined.

HALAMAN PERSETUJUAN Error! Bookmark not defined.

HALAMAN PENGESAHAN iii

KETERANGAN PENGESAHAN SKRIPSI Error! Bookmark not defined.

BUKTI KONSULTASI v

MOTTO vi

KATA PENGANTAR x

PEDOMAN TRANSLITERASI xii

DAFTAR ISI xv

DAFTAR TABEL xvi

DAFTAR LAMPIRAN xvii

ABSTRAK xviii

ABSTRACT xix

مُلَخَّصُ الْبَحْثِ xvi

BAB I : PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 6

C. Tujuan Penelitian 6

D. Manfaat Penelitian 7

E. Definisi Operasional 8

1. Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus 9

2. Permenhub Nomor 85 Tahun 2018	9
3. <i>Maqashid Syari'ah</i>	9
F. Sistematika Penulisan	10
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Penelitian Terdahulu	13
B. Kerangka Teori.....	24
1. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	24
2. <i>Maqashid Syariah</i>	27
BAB III : METODE PENELITIAN.....	33
A. Jenis Penelitian.....	33
B. Pendekatan Penelitian.....	33
C. Lokasi Penelitian	34
D. Sumber Data.....	34
E. Metode Pengumpulan Data.....	35
F. Metode Pengolahan Data.....	37
BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN.....	40
A. Gambaran Umum Po Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang	40
B. Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 Pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang.....	43
C. Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Perspektif <i>Maqashid Syari'ah</i>	51
BAB V : PENUTUP	60
A. Kesimpulan	60
B. Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA	63

LAMPIRAN	68
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	72

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu	20
Tabel 3.1 Hasil Wawancara	36

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Surat Izin Penelitian	68
Lampiran 2 Bukti Wawancara	69
Lampiran 3 Ruang Wawancara.....	70
Lampiran 4 Bukti Piagam Penghargaan Pelatihan	71

ABSTRAK

Umami Nadiroh, 220202110001, 2026. **Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 Dan *Maqashid Syari'ah* (Studi Di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang)**, Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing : Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.

Kata Kunci: Pelatihan Keselamatan; Awak Bus; Permenhub Nomor 85 Tahun 2018; *Maqashid Syariah*.

Keselamatan transportasi darat, khususnya angkutan bus, masih menjadi persoalan serius di Indonesia karena tingginya angka kecelakaan lalu lintas yang Sebagian besar disebabkan oleh faktor manusia. Awak bus memegang peran penting dalam menjamin keselamatan penumpang, sehingga peningkatan kompetensi melalui pelatihan keselamatan menjadi kebutuhan mendesak. Pemerintah telah mengatur kewajiban tersebut melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Namun, dalam praktiknya masih ditemukan kesenjangan antara peraturan dan pelaksanaan di lapangan. Hal ini relevan untuk dikaji dari perspektif *maqashid syariah*, khususnya dalam upaya perlindungan jiwa (*hifdz al-nafs*) sebagai tujuan utama syariah.

Rumusan masalah dalam penelitian ini. Pertama, bagaimana implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang. Kedua, bagaimana implementasi kewajiban tersebut ditinjau dari perspektif *maqashid syariah*. Rumusan masalah ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan kewajiban pelatihan keselamatan serta kesesuaiannya dengan prinsip kemaslahatan dalam hukum islam.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Penelitian dilakukan di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang. Data diperoleh melalui observasi dan wawancara dengan staf petugas dan didukung oleh data sekunder berupa dokumentasi dan peraturan perundang-undangan. Sedangkan analisis data menggunakan deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kewajiban pelatihan keselamatan awak bus di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang telah dilaksanakan, namun belum berjalan secara optimal dan kurangnya pengawasan. Ditinjau dari perspektif *maqashid syariah*. Kondisi tersebut belum sepenuhnya mencerminkan perlindungan jiwa (*hifdz al-nafs*) dan kemaslahatan penumpang, sehingga diperlukan peningkatan pelaksanaan dan pengawasan pelatihan keselamatan.

ABSTRACT

Umami Nadiroh, 220202110001, 2026. **Implementation of Bus Crew Safety Training Obligations Based on Permenhub Number 85 of 2018 and *Maqashid Syari'ah* (Study at PO Bagong Landungsari Terminal Branch Malang)**, Thesis, Sharia Economic Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor : Prof. Dr. Fakhruddin, M.HI.

Keywords: Safety Training; Bus Crew; Permenhub Number 85 of 2018; Maqashid Syariah.

The safety of land transportation, especially bus transportation, is still a serious problem in Indonesia due to the high number of traffic accidents which are mostly caused by human factors. Bus crews play an important role in ensuring the safety of passengers, so that improving competence through safety training is an urgent need. The government has regulated this obligation through the Regulation of the Minister of Transportation Number 85 of 2018 concerning the Safety Management System of Public Transportation Companies. However, in practice, there is still a gap between regulations and implementation in the field. This is relevant to be studied from the perspective of *maqashid sharia*, especially in the effort to protect the soul (*hifdz al-nafs*) as the main goal of sharia.

Formulation of the problem in this study. First, how to implement the obligation of bus crew safety training based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 85 of 2018 at the PO Bagong Landungsari Terminal Branch Malang. Second, how the implementation of these obligations is reviewed from the perspective of *sharia maqashid*. The formulation of this problem aims to determine the implementation of safety training obligations and their conformity with the principle of benefit in Islamic law.

This research is an empirical legal research with a sociological juridical approach. The research was conducted at PO Bagong Landungsari Terminal Branch in Malang. Data was obtained through observation and interviews with bus crews, staff, officers, and passengers and supported by secondary data in the form of documentation and laws and regulations. Meanwhile, data analysis uses qualitative descriptive.

The results of the study show that the obligation to train bus crew safety at PO Bagong Landungsari Terminal Branch Malang has been implemented, but it has not run optimally and there is a lack of supervision. Viewed from the perspective of *maqashid sharia*. These conditions do not fully reflect the protection of life (*hifdz al-nafs*) and the benefit of passengers, so it is necessary to increase the implementation and supervision of safety training.

مُلَخَّصُ البَحْث

أمي نادير، 220202110001، 2026. تنفيذ التزامات تدريب سلامة طاقم الحافلات بناء على المركز الدائم رقم 85 لعام 2018 ومشروع الشريعة (الدراسة في فرع محطة بو باغونغ لاندونغساري في مالانغ)، الرسالة، برنامج دراسة القانون الاقتصادي للشريعة، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية بولاية مالانغ. المشرف: البروفيسور الدكتور فخر الدين، ماجستير في الهندسة الثانوية الثانوية

الكلمات المفتاحية: تدريب السلامة؛ طاقم الحافلات؛ بيرمينهوب رقم 85 لعام 2018؛ المقاشد السريعة.

لا تزال سلامة النقل البري، وخاصة النقل بالحافلات، مشكلة خطيرة في إندونيسيا بسبب العدد الكبير من حوادث المرور التي تحدث في الغالب عوامل بشرية. تلعب طواقم الحافلات دوراً مهماً في ضمان سلامة الركاب، لذا فإن تحسين الكفاءة من خلال تدريب السلامة هو حاجة ملحة. نظمت الحكومة هذا الالتزام من خلال لائحة وزير النقل رقم 85 لعام 2018 المتعلقة بنظام إدارة السلامة لشركات النقل العام. ومع ذلك، في الواقع، لا يزال هناك فجوة بين اللوائح والتنفيذ في المجال. وهذا أمر مهم لدراسته من منظور شريعة المحافظة، خاصة في السعي لحماية الروح (حفظ النفس) كهدف رئيسي للشريعة.

صياغة المشكلة في هذه الدراسة. أولاً، كيفية تنفيذ التزام تدريب سلامة طاقم الحافلات بناء على لائحة وزير النقل رقم 85 لعام 2018 في فرع محطة لاندونغساري في مالانغ في باغونغ بو. ثانياً، كيف يتم مراجعة تنفيذ هذه الالتزامات من منظور الشريعة المقشدة. تهدف صياغة هذه المشكلة إلى تحديد تنفيذ التزامات تدريب السلامة وتوافقها مع مبدأ الفائدة في الشريعة الإسلامية.

هذا البحث هو بحث قانوني تجريبي بنهج فقهي اجتماعي. أجري البحث في فرع محطة لاندونغساري للبيع في مالانغ. تم جمع البيانات من خلال الملاحظة والمقابلات مع أطقم الحافلات والموظفين والضباط والركاب، وتم دعمها ببيانات ثانوية على شكل وثائق وقوانين ولوائح. وفي الوقت نفسه، يستخدم تحليل البيانات الوصف النوعي.

تظهر نتائج الدراسة أن الالتزام بتدريب سلامة طاقم الحافلات في فرع محطة بو باغونغ لاندونغساري في مالانغ قد تم تنفيذه، لكنه لم ينفذ بشكل مثالي وهناك نقص في الإشراف. من منظور شريعة المقاشد. هذه الظروف لا تعكس بشكل كامل حماية الحياة (حجاب النفس) وفائدة الركاب، لذا من الضروري زيادة تنفيذ وإشراف تدريبات السلامة.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memegang peran penting dalam sistem kehidupan, serta sistem kemasyarakatan.¹ Keselamatan transportasi darat, khususnya angkutan bus, masih menjadi persoalan serius di Indonesia.² Hal ini dibuktikan oleh data Korlantas Polri yang setiap tahun menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan bus masih cukup tinggi, dengan sebagian besar penyebabnya adalah faktor manusia, terutama kelalaian dari pengemudi. Kondisi ini memperlihatkan bahwa kualitas awak bus sangat menentukan tingkat keselamatan penumpang. Oleh karena itu, pelatihan keselamatan bagi awak bus menjadi kebutuhan yang sangat penting. Awak kendaraan berfungsi sebagai penghubung antara operator dan masyarakat yang menggunakan kendaraan. Kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang adalah faktor penting saat memilih angkutan.³

¹ Denata Kurniawan dkk., "Implementasi Undang-Undang Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Jasa Transportasi Pt.Kai Daerah Operasi 4 Semarang," *Semarang Law Review (SLR)* 3, no. 1 (2022): 74–83, <https://shorturl.at/tDyYj>

² Harnen Sulistio, "Keselamatan Transportasi Jalan Di Indonesia Saatnya Ada Perubahan," *Jurnal Transportasi* 8, no. 2 (2008), hlm, 89. <https://journal.unpar.ac.id/index.php/jurnaltransportasi/article/view/1836>

³ Louise Elizabeth Radjawane dkk., "Edukasi Peningkatan Keselamatan Berlalu lintas Dan K3 Kepada Awak Kendaraan Bis," *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 6, no. 3 (2025), hlm, 1795. <https://www.ejournal.unma.ac.id/index.php/bernas/article/view/13347>

Data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) kecelakaan lalu lintas darat di Indonesia tiap tahun masih sangat tinggi, hingga mencapai lebih dari 103 ribu kasus, dengan korban meninggal dunia lebih dari 25 ribu jiwa.⁴ Angka ini menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara dengan tingkat kecelakaan lalu lintas tertinggi di Asia Tenggara.⁵ Dari jumlah tersebut, bus menyumbang bagian signifikan, terutama dalam kasus kecelakaan berpenumpang banyak. Faktor manusia (*human error*) tercatat sebagai penyebab dominan, yakni lebih dari 70%.

Hal ini memperlihatkan lemahnya kompetensi awak bus, baik dalam keterampilan teknis maupun kesadaran akan pentingnya keselamatan. Pasal 234 ayat 1 UU No 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa pengemudi, pemilik, atau perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang akibat kelalaian.⁶ Selain itu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 hadir untuk mengatur secara khusus tentang sistem manajemen keselamatan seperti kewajiban pelatihan keselamatan awak bus yang dibuktikan dengan sertifikat pelatihan atau piagam penghargaan untuk memiliki standar profesionalitas yang diakui negara.⁷

⁴ “KNKT - Statistik,” diakses 1 September 2025, <https://knkt.go.id/statistik>

⁵ Steni Feni Ema Mubalus, “Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sorong Dan Penanggulangannya,” *Sosied* 6, no. 1 (2023). Hlm,97. <https://www.poltekstpaul.ac.id/jurnal/index.php/jsosied/article/view/624>

⁶ Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁷ Fuad Indra Kusuma dkk., “Peningkatan Penguasaan Konsep dan Struktur Ilmu Guru Teknik Otomotif Melalui Diseminasi Teknologi Controlled Area Network Bus (CAN Bus) di SMKN Palang,” *IRA Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat (IRAJPKM)* 1, no. 3 (2023): 21–27.

<http://e-journals.irapublishing.com/index.php/IRAJPKM/article/view/80>

Dengan demikian, pelatihan keselamatan bukan sekadar formalitas administratif, melainkan sebagai upaya perlindungan hukum yang bertujuan mencegah terjadinya resiko bagi penumpang, serta menegaskan bahwa keselamatan menjadi prioritas utama dalam setiap pelaksanaan transportasi umum.⁸

Terminal Landungsari Malang merupakan salah satu terminal tipe B yang berada di bawah kewenangan Pemerintah Provinsi Jawa Timur sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.⁹ Terminal ini menjadi simpul transportasi penting di Malang Raya dengan aktivitas angkutan antar kota dan antar provinsi. Kehadiran Perusahaan otobus (PO) Seperti Bus Bagong di terminal Landungsari Malang menunjukkan bahwa penerapan regulasi mengenai pelatihan keselamatan seharusnya dapat diterapkan secara nyata. Pelaksanaan pelatihan keselamatan pada dasarnya telah dijadwalkan dua kali dalam setahun.

Pelatihan bertujuan untuk meningkatkan kemampuan teknis pengemudi, memperkuat pemahaman tentang prosedur keselamatan, serta menumbuhkan kesadaran akan pentingnya perlindungan jiwa dalam setiap perjalanan. Namun, hasil observasi awal menunjukkan bahwa pelaksanaannya belum berjalan secara menyeluruh. Tidak semua Awak Bus mengikuti pelatihan secara penuh sebagian

⁸Muhammad Faqih Ali dkk., “Tinjauan Kelengkapan Sertifikasi Bus Akap Jurusan Madura Diterminal Bus Tanjung Priok Laporan Kerja Praktik (KP.13.17.20.10),” 30 Agustus 2020. <https://eprints.ulbi.ac.id/1219/>

⁹ Fransiska Diana Mau Tobu dkk., “Analisa Tingkat Pelayanan Terminal Landungsari Di Kota Malang” (*Fakultas Teknik Universitas Tribhuwana Tunggaladewi*, 2020). <https://rinjani.unitri.ac.id/handle/071061/255>

hanya mengikuti secara bergantian, bahkan ada yang belum pernah mengikuti sama sekali.

Kondisi ini terjadi karena adanya kendala waktu dan operasional di lapangan. Jadwal keberangkatan bus yang padat, waktu istirahat yang terbatas, serta minimnya koordinasi antara perusahaan otobus dan penyelenggara pelatihan menjadi faktor utama penghambat terlaksananya pelatihan tersebut.¹⁰ Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti dengan penumpang di Terminal Landungsari Malang menunjukkan bahwa sekitar 70% penumpang mengaku tidak yakin awak bus memiliki kompetensi yang memadai dalam menangani situasi darurat di perjalanan.¹¹ Hal ini menimbulkan keraguan terhadap implementasi pelatihan keselamatan bagi awak bus sebagaimana diamanatkan dalam regulasi Permenhub no 85 tahun 2018. Kondisi ini menunjukkan adanya perbedaan antara aturan dan fakta di lapangan. Dalam Peraturan Menteri perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 pasal 4 dijelaskan bahwa perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan.¹² Menurut Pasal 5 ayat (1) huruf f salah satu hal utama dalam Sistem Manajemen Keselamatan pada Perusahaan Angkutan Umum adalah program peningkatan kompetensi dan pelatihan bagi sumber daya manusia,¹³ Artinya, setiap perusahaan otobus wajib memastikan para awak bus

¹⁰ Sudirman, Wawancara (Malang, 28 Oktober 2025).

¹¹ Hasnia Imroatis, Wawancara (Malang, 28 Oktober 2025).

¹² Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

¹³ Pasal 5 ayat (1) huruf f Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

seperti supir seharusnya mengikuti semua pelatihan yang cukup sehingga para awak bus mempunyai kemampuan yang memadai untuk menjaga keselamatan dalam perjalanan.

Namun dalam kenyataannya tidak semua Awak Bus mengikuti pelatihan keselamatan sehingga para penumpang merasa ragu dan belum percaya bahwa awak bus benar-benar memiliki kemampuan tersebut. Oleh karena itu, evaluasi menyeluruh terhadap Implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus PO Bagong di Terminal Landungsari Malang sangat diperlukan, seperti memastikan seluruh Awak bus mengikuti pelatihan keselamatan yang dibuktikan dengan sertifikat dan piagam penghargaan, meningkatkan pengawasan dari petugas terminal, serta memberikan sosialisasi rutin mengenai standar keselamatan merupakan bentuk tanggung jawab penyelenggara transportasi umum. Peran petugas di Terminal Landungsari Malang tidak hanya sebatas mengatur arus kendaraan saja, tetapi juga memastikan kepatuhan Perusahaan otobus (PO) terhadap Permenhub No 85 Tahun 2018.

Dari uraian yang telah dijelaskan, perlu adanya penelitian lebih lanjut ke lapangan mengenai bagaimana Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus yang sudah ditentukan oleh pemerintah terhadap Perusahaan Angkutan Umum terlebih Khusus Penerapan terhadap Awak Bus PO bagong Di Terminal Landungsari Malang. Pada penelitian ini penulis dalam penelitiannya terfokus Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus dan perspektif *maqashid syariah* yang belum ada pada penelitian-penelitian sebelumnya. Terkait hal tersebut, agar lebih mempermudah dalam pemahaman dan

praktiknya, maka peneliti akan menyusun dalam bentuk penelitian skripsi yang berjudul “Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan, peneliti mengambil pokok-pokok rumusan masalah yang akan dijawab dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 Pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang?
2. Bagaimana implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus perspektif *Maqashid Syari'ah*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan, penelitian ini memiliki tujuan yaitu:

1. Untuk menganalisis implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 di Terminal Landungsari Malang.
2. Untuk menganalisis implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus perspektif *Maqashid Syari'ah*.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

- a. Diharapkan penelitian ini mampu memberikan jawaban yang komprehensif terhadap permasalahan penelitian yang telah dirumuskan, sekaligus berkontribusi dalam memperkaya khazanah literatur ilmiah sebagai bahan rujukan bagi penelitian selanjutnya. Secara khusus, penelitian ini diharapkan dapat menjadi acuan bagi studi yang mengkaji dalam bidang yang sama terutama yang berkaitan dengan implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus sebagaimana diatur dalam peraturan yang berlaku.
- b. Penelitian ini dapat memberikan sebuah gambaran bagi awak bus dan perusahaan angkutan tentang tingkat pemenuhan kewajiban pelatihan keselamatan berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan di masa yang akan datang dapat mendorong dalam meningkatkan kesadaran serta kualitas pelatihan keselamatan di sektor transportasi darat.
- c. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi bagi Perusahaan angkutan umum dan otoritas terkait di terminal landungsari malang dalam menilai sejauh mana penerapan kewajiban pelatihan keselamatan telah dilaksanakan sesuai dengan pasal 5 ayat (1) huruf F Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018. Lebih lanjut, penelitian ini dapat mengidentifikasi aspek-aspek yang masih perlu diperbaiki atau ditingkatkan, termasuk upaya dalam pelaksanaan pelatihan keselamatan dengan prinsip *maqashid syariah*.

2. Manfaat Praktis

- a. Secara praktis penelitian ini diharapkan agar bermanfaat bagi peneliti dan juga masyarakat. Penelitian ini dapat memberikan informasi terkait pandangan hukum yang tertuang dalam Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan *Maqasid Syari'ah* mengenai kewajiban pelatihan keselamatan awak bus di Terminal Landungsari Malang.
- b. Penelitian ini dapat memperdalam teori sosiologi hukum tentang perilaku masyarakat (termasuk perusahaan angkutan bus dan awak kendaraan) terhadap penerapan peraturan di bidang transportasi publik, khususnya dalam budaya hukum keselamatan di Indonesia.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional berfungsi untuk menghindari terjadinya salah penafsiran, bedanya penafsiran atau kesalahpahaman dalam memahami judul Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 Dan *Maqashid Syari'ah*, maka penulis akan memaparkan rincian-rincian istilah yang dimaksud dalam judul penelitian, yaitu:

1. Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus

Kewajiban pelatihan keselamatan awak bus merupakan tanggung jawab yang bersifat wajib dan melekat pada setiap perusahaan angkutan umum, yang harus dipenuhi melalui penyelenggara pelatihan secara sistematis, dan berkelanjutan bagi pengemudi, kondektur. Pelatihan ini memiliki tujuan sebagai berikut :

- 1) Meningkatkan kompetensi teknis
- 2) Pehamaman terhadap peraturan lalu lintas
- 3) Kesadaran akan resiko dan penanganan keadaan darurat.

2. Permenhub Nomor 85 Tahun 2018

Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 adalah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur ketentuan teknis dan administratif mengenai operasional kendaraan umum. Termasuk kewajiban pelatihan keselamatan bagi awak bus, sebagai upaya pemerintah untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna jasa transportasi darat.

3. *Maqashid Syari'ah*

Maqashid Syariah berasal dari dua kata, yaitu *maqashid* dan *syariah*. Kata *maqashid* merupakan bentuk jamak dari “*qasada*” yang bermakna mendatangkan sesuatu, mengandung arti tujuan, kehendak, atau maksud tertentu. Sementara *syariah* secara bahasa berarti jalan menuju sumber air, yang secara maknawi dapat dipahami sebagai jalan yang mengantarkan pada sumber

keadilan dan kebenaran. Dengan demikian, *maqashid Syariah* dapat dimaknai sebagai tujuan-tujuan utama dari syariat Islam yang menjadi arah dan dasar dalam mewujudkan keadilan serta kemaslahatan bagi manusia.

Menurut Al Syatibi secara tegas mengatakan bahwa tujuan utama Allah menetapkan hukum-hukum nya adalah untuk terwujudnya mashlahat hidup manusia, baik di dunia maupun di akhirat. Karena itu, taklif dalam bidang hukum harus mengarah pada terwujudnya tujuan hukum tersebut.¹⁴

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun secara terstruktur dan berurutan dengan tujuan untuk memudahkan pembaca dalam mengikuti alur pembahasan serta memahami permasalahan yang dikaji secara menyeluruh. Penyusunan sistematika ini dimaksudkan agar setiap bab saling berkaitan dan tersusun runtut, sehingga pembaca dapat mengikuti alur penelitian secara berurutan. Adapun sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari beberapa bab yang masing-masing membahas bagian sesuai dengan tujuan dan ruang lingkup penelitian.

Pada bab pertama berisi uraian umum mengenai latar belakang masalah yang Mendasari dilaksanakannya penelitian, perumusan masalah yang ingin dijawab, tujuan penelitian ini akan mengikuti berapa jumlah dari rumusan masalah. Dan manfaat dari penelitian ini juga ada dua yaitu manfaat bagi penulis dan pembaca.

¹⁴ Paryadi Paryadi, "Maqashid Syariah : Definisi Dan Pendapat Para Ulama," *Cross-Border* 4, no. 2 (2021): 201–16. (<https://journal.iainsambas.ac.id/index.php/Cross-Border/article/view/742>)

Pada bab kedua berisi Landasan teori yang dijadikan dasar oleh penulis dalam menjawab dan menjelaskan hasil dari permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Selain itu, bab ini juga mencakup uraian mengenai penelitian terdahulu yang menjadi acuan dan referensi penting bagi penulis dalam penyusunan serta penyajian data penelitian.

Pada bab ketiga menjelaskan secara rinci mengenai metode penelitian yang digunakan sebagai pedoman untuk memperoleh data yang relevan dan menjawab rumusan masalah. Metode ini dirancang agar penelitian berjalan secara sistematis dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Dalam bab ini diuraikan beberapa komponen utama, yaitu jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, sumber data (primer dan sekunder), teknik pengumpulan data, serta metode pengolahan dan analisis data. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang tidak hanya menelaah ketentuan hukum tertulis, tetapi juga melihat bagaimana ketentuan tersebut diterapkan di lapangan. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif sosiologis, yang bertujuan memahami perilaku dan kesadaran hukum para pelaku transportasi dalam melaksanakan kewajiban pelatihan keselamatan sesuai dengan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018.

Pada bab keempat berisi hasil penelitian dan pembahasan yang menyajikan hasil penelitian lapangan mengenai pelaksanaan kewajiban pelatihan keselamatan awak bus di Terminal Landungsari Malang. Pembahasan mencakup pelaksanaan ketentuan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018, tanggapan dan kesadaran hukum para awak bus serta pengelola terminal, serta faktor

pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan pelatihan keselamatan. Hasil temuan tersebut kemudian dianalisis dengan teori *Maqashid Syari'ah* untuk melihat sejauh mana prinsip perlindungan jiwa (*hifdz an-nafs*) dan kemaslahatan umum telah terwujud.

Pada bab kelima berisi kesimpulan yang merupakan rangkuman dari hasil pembahasan penelitian yang telah dilakukan. Kesimpulan disusun secara singkat, padat, dan jelas agar dapat menggambarkan jawaban atas rumusan masalah yang telah diajukan. Selain itu, dalam bab ini juga disampaikan saran-saran yang relevan dengan hasil penelitian sebagai bahan pertimbangan dan masukan bagi pihak-pihak terkait agar pelaksanaan kebijakan atau kegiatan yang diteliti dapat berjalan lebih optimal di masa mendatang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam Menyusun karya tulis ini, penulis akan memaparkan penelitian-penelitian sebelumnya yang mempunyai keterkaitan dengan judul skripsi ini. Yang bertujuan sebagai refrensi peneliti dalam melakukan penelitian ini.

1. Jurnal yang berjudul "Edukasi Peningkatan Keselamatan Berlalulintas dan K3 Kepada Awak Kendaraan Bis" karya Louise Elizabeth Radjawane, Helen Adry Irene Sopacua, Lisa Febriani, Luciana Buarlele, dan Irwan Lie Keng Wong, Penelitian dengan metode deskriptif berbasis pengabdian masyarakat. Penelitian ini berfokus pada edukasi keselamatan lalu lintas dan K3 bagi awak bus di Makassar, dengan hasil peningkatan pemahaman signifikan terhadap rambu lalu lintas, blind spot, dan bahaya penggunaan ponsel saat berkendara.

Persamaan dengan penelitian ini terletak pada tujuan meningkatkan kompetensi awak bus agar lebih profesional dan berorientasi pada keselamatan. Perbedaannya, penelitian tersebut lebih menekankan edukasi praktis di lapangan, sedangkan penelitian ini menyoroti implementasi kewajiban pelatihan keselamatan berdasarkan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018, serta dalam perspektif *maqashid syari'ah*.¹⁵

¹⁵ Louise Elizabeth Radjawane dkk., "Edukasi Peningkatan Keselamatan Berlalulintas Dan K3 Kepada Awak Kendaraan Bis," *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 6, no. 3 (2025). <https://www.ejournal.unma.ac.id/index.php/bernas/article/view/13347>

2. Jurnal yang berjudul “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Angkutan Umum Apabila Terjadi Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Penelitian Pada Perusahaan Pengangkutan Bus Umum Di Lhokseumawe) ” karya Cut Nur Safrina Diniyati, Fatahillah, dan Harun. Hasilnya menunjukkan bahwa perlindungan hukum belum optimal karena perusahaan bus cenderung hanya mengandalkan santunan Jasa Raharja.

Persamaan dengan penelitian ini terletak kepada keprihatinan atas keselamatan penumpang. Namun, perbedaannya terletak pada fokus penelitian tersebut membahas aspek kompensasi pasca-kecelakaan, sementara penelitian ini lebih kepada upaya perlindungan berupa pelatihan awak bus yang diatur dalam Permenhub Nomor 85 Tahun 2018, dan analisis lebih lanjut melalui perspektif *maqashid syari'ah*.¹⁶

3. Jurnal yang berjudul "Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di PT. Dwi Raya Laksana" karya Erlang Prayoga, Khoiruddin Zaenuri, Wijaya Eka Pratama, Khoirin Totok Khasianto dan Ethys Pranoto. Dasar hukum penelitian ini adalah Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

¹⁶ Cut Nur Safrida Diniyati dkk., “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Angkutan Umum Apabila Terjadi Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Penelitian Pada Perusahaan Pengangkutan Bus Umum Di Lhokseumawe),” *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh* 8, no. 3 (2025), <https://ojs.unimal.ac.id/jimfh/article/view/23068>

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas implementasi regulasi keselamatan pada perusahaan angkutan umum. Perbedaan, penelitian ini hanya fokus pada satu perusahaan (PT. Dwi Raya Laksana), sehingga hasilnya terbatas pada bagaimana perusahaan tersebut menjalankan aturan keselamatan. Sementara penelitian ini melihat langsung kondisi nyata di Terminal Landungsari Malang, tempat berbagai perusahaan bus beroperasi. Dengan begitu, penelitian ini lebih luas karena menggambarkan pelaksanaan aturan di lapangan sekaligus pandangan penumpang mengenai kesiapan awak bus dalam hal keselamatan sesuai dengan Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dan perspektif *maqashid syari'ah*.¹⁷

4. Jurnal yang berjudul "Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Pengangkutan Angkutan Umum (PT. Sumber Alam Ekspres)" karya Muhammad Kholiq Kurniawan, Arnama Zindi Sandika, Danang Adi Wibowo, Kadek Bintang Wigayana dan Ery Muthoriq. Penelitian ini menemukan bahwa PT. Sumber Alam Ekspres telah melaksanakan sembilan dari sepuluh elemen SMK PAU dengan baik, seperti kebijakan keselamatan, pelatihan awak, dan tanggap darurat, tetapi elemen monitoring dan evaluasi masih belum optimal.

Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama mengkaji implementasi Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dalam penyelenggaraan

¹⁷ Khoiruddin Zaenuri dkk., "Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Di Pt. Dwi Raya Laksana," *Jurnal Abdimas Transjaya* 2, no. 2 (2024): 57–82. <https://ktj.pktj.ac.id/index.php/jat/article/view/605>

angkutan umum. Perbedaannya terletak pada lingkup kajian. Penelitian tersebut hanya menyoroti satu perusahaan bus, yaitu PT. Sumber Alam Ekspres, sedangkan penelitian ini menelaah praktik nyata di Terminal Landungsari Malang yang melibatkan perusahaan bus seperti PO Bus Bagong dan pendapat penumpang mengenai kompetensi awak bus dalam hal keselamatan dan perspektif *maqashid syari'ah*¹⁸

5. Jurnal yang berjudul "Analisis Peningkatan Efektivitas Pendidikan dan Pelatihan Awak Angkutan Umum Mikrotrans di DKI Jakarta" karya Nur Achmad Jabrial. Hasilnya menunjukkan banyak aspek belum tercapai secara optimal.

Persamaannya adalah sama-sama menilai pentingnya pelatihan bagi awak angkutan umum untuk meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan. Perbedaannya, penelitian tersebut fokus pada Mikrotrans di DKI Jakarta, sedangkan penelitian ini fokus pada awak bus di Terminal Landungsari dengan dasar Permenhub No. 85 Tahun 2018 dan *maqashid syari'ah*.¹⁹

6. Jurnal yang berjudul "Analisis Pelatihan Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang" karya Fairuz Ardiaz Kesani, Retna Hanani, dan Amni Zarkasyi Rahman. Menggunakan metode Penelitian kualitatif

¹⁸ Muhammad Kholiq Kurniawan dkk., "Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Pengangkutan Angkutan Umum (Pt Sumber Alam Ekspres)," *Jurnal Abdimas Transjaya* 3, no. 1 (2025): 1–11. <https://ktj.pktj.ac.id/index.php/jat/article/view/611>

¹⁹ Nur Achmad Jabrial, "Analisis Peningkatan Efektivitas Pendidikan Dan Pelatihan Awak Angkutan Umum Mikrotrans Di DKI Jakarta," *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi* 4, no. 3 (2024): 3. <http://ejurnal-stmt-malahayati.ac.id/index.php/JPMT/article/view/78>

deskriptif yang menelaah pelatihan pengemudi BRT di Kota Semarang. Penelitian ini menemukan bahwa pelatihan telah berjalan cukup baik, namun masih terdapat kekurangan dalam kepatuhan pengemudi terhadap standar keselamatan dan tingginya keluhan para penumpang.

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang sedang dilakukan terletak pada fokusnya yang sama-sama menyoroti peningkatan kompetensi awak angkutan umum melalui pelatihan. Keduanya menegaskan bahwa keberhasilan penyelenggaraan transportasi sangat ditentukan oleh kualitas sumber daya manusia, khususnya awak bus, sedangkan perbedaannya adalah fokus penelitian terdahulu pada optimalisasi SDM pengemudi BRT, sementara penelitian ini berfokus pada implementasi kewajiban pelatihan keselamatan perspektif Permenhub No. 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*.²⁰

7. Jurnal yang berjudul "Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) pada Aktivitas Transportasi Bus Penumpang AKAP di Terminal Klari" karya Rizky Alwi Alamsyah, Aulia Fashanah Hadining, dan H. Wahyudin. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan K3 pada bus AKAP di Terminal Klari sudah berjalan namun belum optimal, terutama dalam hal sarana prasarana dan kepatuhan awak bus.

Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama menekankan pada keselamatan penumpang bus, sedangkan perbedaannya penelitian terdahulu

²⁰ Fairuz Ardiaz Kesani Dkk., "Analisis Pelatihan Pengemudi Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang," *Journal Of Public Policy And Management Review* 13, No. 2 (2024): 1–13. <https://ejournal3.undip.ac.id/index.php/jppmr/article/view/43534>

menekankan aspek K3 secara umum, sementara penelitian ini menitikberatkan pada pelatihan awak bus sebagai wujud implementasi Permenhub No. 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*.²¹

8. Jurnal yang berjudul "Strategi Pelatihan Keselamatan untuk Meningkatkan Kompetensi Pengemudi dan Mekanik di PT. Bina Bersama Sejahtera" karya Imam Afifulloh, Hudawan Guntur dan Wahyu Aji Laksono. Hasil penelitian menunjukkan bahwa strategi pelatihan secara periodik mampu meningkatkan keterampilan teknis dan kesadaran keselamatan awak transportasi.

Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama menekankan bahwa pelatihan sangat penting untuk meningkatkan kemampuan awak transportasi. Perbedaannya penelitian tersebut lebih menyoroti bagaimana perusahaan menyiapkan pelatihan untuk karyawan mereka secara internal, sedangkan penelitian ini fokus pada bagaimana aturan pemerintah khususnya Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dilaksanakan di lapangan, yaitu di Terminal Landungsari Malang, serta dianalisis dari perspektif *Maqashid Syari'ah*.²²

²¹ Rizky Alwi Alamsyah dkk., "Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja Pada Aktivitas Transportasi Bus Penumpang Akap Diterminal Klari," *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* 7, no. 6 (2021): 353–56. <http://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/1005>

²²Hudawan Guntur Nugroho Guntur dkk., "Strategi Pelatihan Keselamatan Untuk Meningkatkan Kompetensi Pengemudi Dan Mekanik Di PT. Bina Bersama Sejahtera," *Jurnal Abdimas Transjaya* 3, no. 1 (2025): 30–39, <https://doi.org/10.46447/jat.v3i1.610>.
<https://ktj.pktj.ac.id/index.php/jat/article/view/610>

9. Jurnal yang berjudul “Pelatihan Manajemen Transportasi Dalam Upaya Menciptakan Efisiensi Tata Kelola Jaringan Trayek Dan Sumber Daya Manusia Pada Masyarakat Di Kawasan Pantura Kabupaten Lamongan” karya Zulkifli Lubis, Randi Bactiar Afandi, dan Emalia Nova Sustyorini. dengan hasil bahwa efisiensi penggunaan angkutan umum sudah memenuhi standar, meskipun trayek cabang cenderung tidak berkembang.

Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama mengkaji manajemen transportasi umum untuk meningkatkan pelatihan pelayanan dan keselamatan. Perbedaannya, penelitian tersebut fokus pada efisiensi trayek dan distribusi angkutan, sedangkan penelitian ini berfokus pada implementasi pelatihan keselamatan awak bus sesuai Permenhub No. 85 Tahun 2018 dan *Maqashid Syari'ah*.²³

10. Jurnal yang berjudul “Peningkatan Keselamatan dan Kenyamanan Penumpang melalui Sosialisasi Preferensi Penumpang di Penyedia Otobus Bus Gunung Harta” karya Budi Mardikawati, Anak Agung Bagus Oka Khrisna Surya, dan Wayan Yudi Martha Wiguna. Hasil penelitian menunjukkan adanya peningkatan signifikan dalam kepatuhan penumpang terhadap aturan keselamatan, serta meningkatnya kesadaran pengemudi dalam menerapkan teknik berkendara defensif.

²³ Zulkifli Lubis dkk., “Pelatihan Manajemen Transportasi Dalam Upaya Menciptakan Efisiensi Tata Kelola Jaringan Trayek Dan Sumber Daya Manusia Pada Masyarakat Di Kawasan Pantura Kabupaten Lamongan,” *Jurnal Karya Abdi Masyarakat* 4, no. 2 (2020): 228–35,. <https://online-journal.unja.ac.id/JKAM/article/view/10525>

Persamaan penelitian tersebut yaitu fokus keduanya yang menekankan pentingnya keselamatan dan kompetensi awak angkutan umum sebagai faktor utama dalam transportasi, sama-sama menyoroti peran pelatihan, edukasi, dan sosialisasi dalam meningkatkan kualitas layanan serta keselamatan para penumpang. Namun perbedaan penelitian tersebut lebih fokus pada kenyamanan penumpang dan sosialisasi pelayanan di satu perusahaan bus saja. Sementara penelitian ini lebih menekankan pada penerapan aturan pemerintah, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 dengan melihat langsung kondisi nyata di Terminal Landungsari Malang yang digunakan PO Bagong, dan perspektif *Maqashid Syari'ah*.²⁴

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Louise Elizabeth Radjawane, Helen Adry Irene Sopacua, Lisa Febriani, Luciana Buarlele, dan Irwan Lie Keng Wong (2025)	Edukasi Peningkatan Keselamatan Berlalulintas dan K3 Kepada Awak Kendaraan Bis	Persamaan dengan penelitian ini terletak pada tujuan meningkatkan kompetensi awak bus agar lebih profesional dan berorientasi pada keselamatan.	Fokus pada edukasi praktis, Sedangkan Penelitian ini fokus pada Implementasi Permenhub No 85 Tahun 2018 dan perspektif Maqashid Syari'ah.

²⁴ Budi Mardikawati dkk., "Peningkatan Keselamatan Dan Kenyamanan Penumpang Melalui Sosialisasi Preferensi Penumpang Di Penyedia Otobus Bus Gunung Harta," *Besiru: Jurnal Pengabdian Masyarakat* 1, no. 10 (2024): 799–808. <https://pdfs.semanticscholar.org/c99b/bdebdcf98064263b6151651f4f0618ec7b1d.pdf>

2	Cut Nur Safrina Diniyati (2025)	Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Angkutan Umum Apabila Terjadi Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Penelitian Pada Perusahaan Pengangkutan Bus Umum Di Lhokseumawe)	Persamaan dengan penelitian ini terletak kepada keprihatinan atas keselamatan penumpang	Fokus pada aspek kompensasi pasca-kecelakaan, Sedangkan penelitian ini lebih kepada upaya perlindungan berupa pelatihan awak bus yang diatur dalam Permenhub Nomor 85 Tahun 2018, dan analisis lebih lanjut melalui perspektif maqashid syari'ah
3	Erlang Prayoga, Khoiruddin Zaenuri, Wijaya Eka Pratama, Khoirin Totok Khasianto dan Ethys Pranoto (2024)	Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum di PT. Dwi Raya Laksana	Persamaan dengan penelitian ini adalah sama-sama membahas implementasi regulasi keselamatan pada perusahaan angkutan umum	Fokus hanya satu perusahaan (PT Dwi Raya Laksana), Sedangkan penelitian ini menilai implementasi permenhub No 85 Tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah Terminal Landungsari dengan berbagai Perusahaan Otoritas.
4	Muhammad Kholiq	Evaluasi Penerapan	Persamaannya dengan	Fokus pada PT Sumber Alam

	Kurniawan, Arnama Zindi Sandika, Danang Adi Wibowo, Kadek Bintang Wigayana dan Ery Muthoriq (2025)	Sistem Manajemen Keselamatan Pengangkutan Umum (PT. Sumber Alam Ekspres)	penelitian ini adalah sama-sama mengkaji implementasi Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 dalam penyelenggaraan angkutan umum.	Ekspres sedangkan penelitian ini mencakup praktik di Terminal Landungsari Malang dengan PO Bus Bagong dan pendapat penumpang,
5	Nur Achmad Jabrial (2024)	Analisis Peningkatan Efektivitas Pendidikan dan Pelatihan Awak Angkutan Umum Mikrotrans di DKI Jakarta	Persamaannya adalah sama-sama menilai pentingnya pelatihan bagi awak angkutan umum untuk meningkatkan keselamatan dan kualitas pelayanan	Fokus penelitian pada angkutan Mikrotrans Jakarta, Sedangkan penelitian ini fokus bus antarkota di Terminal Landungsari dengan dasar Permenhub 85 tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah.
6	Fairuz Ardiarz Kesani, Retna Hanani, dan Amni Zarkasyi Rahman. (2024)	Analisis Pelatihan Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang	Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang sedang dilakukan terletak pada fokusnya yang sama-sama menyoroti peningkatan kompetensi awak angkutan umum melalui pelatihan.	Fokus pada BRT di Semarang, Sedangkan penelitian sekarang pada awak bus PO Bagong di Terminal Landungsari dan regulasi permenhub no 85 tahun 2018 serta dianalisis dengan maqashid syari'ah.
7	Rizky Alwi Alamsyah, Aulia	Penerapan Kesehatan dan	Persamaan dengan penelitian ini	Fokus pada aspek K3 secara umum,

	Fashanah Hadining, dan H. Wahyudin (2024)	Keselamatan Kerja (K3) pada Aktivitas Transportasi Bus Penumpang AKAP di Terminal Klari	adalah sama-sama menekankan pada keselamatan penumpang bus	Sedangkan Penelitian sekarang fokus pada pelatihan keselamatan sesuai Permenhub 85 tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah.
8	Imam Afifulloh, Hudawan Guntur dan Wahyu Aji Laksono. (2025)	Strategi Pelatihan Keselamatan untuk Meningkatkan Kompetensi Pengemudi dan Mekanik di PT. Bina Bersama Sejahtera	Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama menekankan bahwa pelatihan sangat penting untuk meningkatkan kemampuan awak transportasi.	Fokus strategi internal perusahaan, Sedangkan penelitian sekarang fokus regulasi permenhub no 85 tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah pada kondisi di Terminal Landungsari Malang.
9	Zulkifli Lubis, Randi Bactiar Afandi, dan Emalia Nova Sustyorini. (2024)	Pelatihan Manajemen Transportasi Dalam Upaya Menciptakan Efisiensi Tata Kelola Jaringan Trayek Dan Sumber Daya Manusia Pada Masyarakat Di Kawasan Pantura Kabupaten Lamongan	Persamaannya dengan penelitian ini adalah sama-sama mengkaji manajemen transportasi umum untuk meningkatkan pelatihan pelayanan dan keselamatan	Fokus pada efisiensi trayek dan distribusi, Sedangkan penelitian sekarang fokus pelatihan keselamatan awak bus berdasarkan permenhub no 85 tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah.
10	Budi Mardikawati, Anak Agung Bagus Oka	Peningkatan Keselamatan dan Kenyamanan	Persamaan penelitian tersebut yaitu fokus	Fokus pada satu perusahaan (PO Gunung Harta), Sedangkan

	Khrisna Surya, dan Wayan Yudi Martha Wiguna. (2024)	Penumpang melalui Sosialisasi Preferensi Penumpang di Penyedia Otobus Bus Gunung Harta	keduanya yang menekankan pentingnya keselamatan dan kompetensi awak angkutan umum sebagai faktor utama dalam transportasi, sama-sama menyoroti peran pelatihan, edukasi, dan sosialisasi dalam meningkatkan kualitas layanan serta keselamatan para penumpang.	penelitian sekarang menilai implementasi Permenhub no 85 tahun 2018 dan Maqashid Syari'ah Di Terminal Landungsari Malang sebagai tempat PO beroperasi.
--	---	--	--	--

B. Kerangka Teori

1. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut pasal 1 ayat (2) Permenhub no 85 Tahun 2018 Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, infrastruktur jalan,²⁵ atau lingkungan. Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan satu kesatuan sistem yang saling terhubung dan bekerja

²⁵ Pasal 1 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

secara terpadu untuk menunjang kegiatan mobilitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa.²⁶

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan umum merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi:

a. Kendaraan bermotor umum

Kendaraan bermotor umum dapat dipahami sebagai setiap jenis kendaraan yang beroperasi di jalan raya dan digerakkan oleh tenaga mesin atau peralatan mekanik, dengan pengecualian kendaraan yang berjalan di atas rel.²⁷ Kendaraan ini digunakan untuk melayani kepentingan Masyarakat secara luas. Kendaraan bermotor umum merupakan segala jenis kendaraan yang digerakkan oleh mesin dan digunakan untuk mengangkut penumpang maupun barang dengan tujuan komersial. Contohnya meliputi bus, angkutan kota, taksi, serta truk pengangkut. Setiap kendaraan tersebut wajib memenuhi ketentuan standar teknis keselamatan, seperti kelayakan sistem pengereman, pencahayaan, kondisi ban, serta perlengkapan pengaman lainnya, guna meminimalkan risiko terjadinya kecelakaan di jalan.

²⁶ Dwi Prasetyanto, *Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan* (Bandung: Penerbit Press, 2020), 01.

²⁷ Sjaifur Sjaifurrachman, "Keberadaan Kendaraan Bermotor (Mobil) Pribadi Sebagai Angkutan Umum Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kabupaten Sumenep," *Jurnal Jendela Hukum* 1, no. 1 (2014), <https://doi.org/10.24929/fh.v1i1.21>. <https://www.neliti.com/publications/37187/keberadaan-kendaraan-bermotor-mobil-pribadi-sebagai-angkutan-umum-dalam-perspekt>

b. Prasarana lalu lintas dan Angkutan jalan

Dalam sistem transportasi darat, keberadaan sarana penunjang yang bersifat fisik memegang peran penting dalam menunjang aktivitas pergerakan kendaraan dan pengguna jalan. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan merupakan berbagai bentuk infrastruktur fisik yang berfungsi sebagai penunjang sistem transportasi darat. Unsur-unsurnya meliputi jalan raya, jembatan, terowongan, marka dan rambu lalu lintas, serta fasilitas bagi pejalan kaki. Seluruh komponen tersebut dirancang untuk menjamin kelancaran, keamanan, dan efisiensi arus kendaraan maupun pengguna jalan, sekaligus mampu menghadapi berbagai potensi gangguan seperti beban berlebih atau bencana alam.

c. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan

Dalam penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat berbagai pihak yang berperan dalam menjalankan dan mengelola kegiatan dalam transportasi. Sumber daya manusia dalam konteks lalu lintas dan angkutan jalan yaitu mencakup pengemudi, petugas operator, penguji kendaraan bermotor dan pengelola transportasi atau Perusahaan otobus. Standar keselamatan sumber daya manusia meliputi kompetensi sertifikasi, dan pelatihan berkala untuk memastikan bahwa semua setiap pengemudi memiliki pengetahuan yang memadai. Pengemudi kendaraan umum harus memiliki Surat

Izin Mengemudi (SIM) yang sah serta kompetensi dalam mengemudi sebagai bentuk pengakuan atas kelayakan dalam menjalankan tugas.

d. Operasional

Standar Keselamatan operasional mengatur tata cara penyelenggaraan angkutan jalan yang mencakup manajemen operasi kendaraan, jadwal perjalanan, prosedur keselamatan operasi, dan pengawasan terhadap pelaksanaan operasi kendaraan. Aspek operasional juga meliputi penetapan batas waktu mengemudi (driving time), waktu istirahat pengemudi, sistem pelaporan kondisi kendaraan, serta mekanisme tanggap darurat bila terjadi kecelakaan.

e. Lingkungan.

Lingkungan dalam konteks ini mencakup faktor eksternal seperti kondisi cuaca, polusi udara, kebisingan, dan dampak ekologis dari aktivitas lalu lintas (misalnya, erosi jalan atau pencemaran dari kendaraan). Standar keselamatan bertujuan untuk menyesuaikan aspek lingkungan dalam perencanaan, seperti penggunaan material ramah lingkungan untuk jalan atau sistem drainase untuk mencegah banjir yang berbahaya bagi pengendara.

2. *Maqashid Syariah*

Maqashid Syariah Berasal dari dua kata yaitu *Maqashid* dan *Syariah*. Kata مقاصد merupakan jamak dari مقصد yang artinya maksud dan tujuan. Sedangkan شريعة artinya hukum-hukum Allah yang ditetapkan

untuk manusia agar tercipta kebahagiaan hidup di dunia maupun di akhirat.²⁸

Maqashid Syariah mengandung pengertian yang umum dan khusus. Pengertian yang umum mengacu kepada apa yang dimaksud oleh ayat-ayat hukum atau hadis hukum. Makna tersebut sejalan dengan konsep *Maqashid Syariah*, yakni tujuan atau maksud yang hendak dicapai oleh Allah melalui penetapan ayat-ayat hukum, serta oleh Rasulullah SAW ketika menyampaikan hadis-hadis yang bersifat hukum. Sedangkan pengertian khusus Adalah substansi atau tujuan yang hendak dicapai oleh suatu rumusan hukum.²⁹

Al-Syatibi berpendapat *maqashid syariah* Adalah kesatuan hukum islam dalam asal usulnya yang terlebih lagi kesatuan dalam tujuan hukumnya. Untuk menegakkan tujuan ini Al-Syatibi menjelaskan konsep *maqashid syariah* dengan penjelasan bahwa tujuan hukum Adalah satu kebaikan dan kesejahteraan umat manusia. Al syatibi membagi *maqashid syariah* menjadi tiga tingkatan, yaitu :

a. *Dharuriyat*

Kebutuhan *dharuriyat* merupakan kebutuhan yang bersifat paling mendasar dalam kehidupan manusia, sehingga pemenuhannya tidak dapat ditunda. Kebutuhan ini berkaitan langsung dengan keberlangsungan hidup dan keselamatan manusia secara menyeluruh.

²⁸ Maisyarah Rahmi HS, *Maqasid Syariah Sertifikasi Halal*, (Palembang: Bening Media Publishing, 2021), 130.

²⁹ ghofar Shidiq, *Teori Maqashid Al-Syari'ah Dalam Hukum Islam*, no. 118 (2009). 118. (<https://media.neliti.com/media/publications/220106-none.pdf>).

Apabila kebutuhan *dharuriyat* tidak terpenuhi, maka akan timbul dampak dalam kehidupan manusia. Dalam perspektif *maqashid syariah*, kebutuhan *dharuriyat* menempati posisi tertinggi karena berfungsi menjaga lima unsur pokok kehidupan manusia. Dengan terpenuhi kebutuhan *dharuriyat* diharapkan tercipta tatanan kehidupan yang aman dan bermartabat dengan tujuan syariat islam.

Maqasid Dharuriyat meliputi *hifdz ad-Din* (Memelihara Agama), *Hifdz An-Nafs* (memelihara Jiwa), *Hifdz Al-Aql* (Memelihara Akal), *Hifdz An-nasb* (Memelihara keturunan), *Hifdz Al-Maal* (Memelihara Harta).

1) *Hifdz Ad-Din* (Memelihara Agama)

Agama merupakan hak asasi manusia yang paling utama karena berkaitan dengan keyakinan hati dan hakikat jati diri. Pemeliharaan agama merupakan tujuan utama Allah menurunkan wahyu untuk umat manusia. Melalui para rasul dan nabi yang membawa risalah suci dari Allah, hal itu bertujuan agar agama tetap dijalankan dalam kehidupan manusia. Dengan demikian pemeliharaan agama menjadi maslahat yang paling utama untuk kehidupan umat manusia.

2) *Hifdz An-Nafs* (Memelihara Jiwa)

Perlindungan terhadap jiwa memiliki hubungan yang erat dengan hakikat manusia serta pemenuhan kebutuhan biologis dan psikologisnya. Oleh karena itu, syariat islam secara tegas

melarang Tindakan menghilangkan nyawa, baik terhadap diri sendiri maupun terhadap orang lain, termasuk segala bentuk pemaksaan kehendak yang dapat membahayakan keselamatan jiwa. Upaya menjaga keberlangsungan hidup diwujudkan melalui pemeliharaan jiwa, antara lain dengan mencukupi kebutuhan dasar seperti pangan, karena pengabaian terhadap kebutuhan tersebut dapat mengancam kelangsungan dan martabat kehidupan manusia.

3) *Hifdz Al-Aql* (Memelihara Akal)

Allah SWT menganugerahkan akal sebagai karunia istimewa khusus bagi seluruh manusia. Karunia ini pula yang menjadi ciri khas yang memisahkan manusia dari hewan. Berkat akal, manusia bisa berpikir secara logis dan mengelola rutinitas hidupnya dengan baik. Maka dari itu, Allah menetapkan aturan-aturan berupa perintah dan larangan untuk menjaga serta melestarikan akal manusia agar tetap optimal.

4) *Hifdz An-nasb* (Memelihara keturunan)

Keberlanjutan kehidupan manusia menuntut adanya generasi penerus yang dilahirkan secara sah dan mendapatkan perlindungan serta pemeliharaan yang layak, baik ditinjau dari aspek hukum, sosial, maupun moral. Oleh karena itu, Allah menciptakan manusia dengan naluri dan nafsu syahwat sebagai

fitrah yang mendorong terjadinya hubungan antara laki-laki dan Perempuan. Nafsu syahwat tersebut bykanlah sesuaty yang tercela, melainkan nugerah dari Allah SWT. Apabila disatukan dengan jalan yang sah, yaitu pernikahan, maka hubungan dua insan tersebut menjadi sesuatu yang berniali ibadah. Dengan demikian, aturan agama hadir untuk membimbing manusia agar menyalurkan naluri tersebut secara benar.

5) *Hifdz Al-Maal* (Memelihara Harta)

Dalam menjaga keberlangsungan hidup, manusia memerlukan pemenuhan kebutuhan dasar seperti makanan, minuman dan pakaian. Pemenuhan kebutuhan tersebut menuntut adanya harta, sehingga manusia perlu berusaha dan bekerja untuk memperolehnya. Dalam hal ini, perolehan harta harus dilakukan melalui cara yang halal dan baik, sesuai dengan ketentuan hukum dan nilai moral. Setiap usaha yang diarahkan pada pencarian harta secara halal merupakan perbuatan yang bernilai positif karena mendukung ketertiban dan kemashlahatan dalam kehidupan bermasyarakat.

b. *Hajiyyat*

Kebutuhan sekunder merupakan kebutuhan yang apabila tidak terpenuhi tidak menimbulkan ancaman terhadap keselamatan, namun dapat menyebabkan timbulnya kesulitan dalam menjalankan aktivitas. Untuk mengatasi kondisi tersebut, diperlukan upaya yang

dapat memberikan kemudahan sehingga kesulitan yang muncul dapat diminimalkan. Dalam perspektif hukum islam, dikenal dengan konsep *rukhsah* atau keringanan hukum, yaitu ketentuan yang diberikan untuk meringankan beban manusia agar suatu hukum tetap dapat dilaksanakan dengan baik tanpa menimbulkan rasa berat, tertekan atau memberatkan.³⁰

c. *Tahsinayat*

Kebutuhan yang dibutuhkan manusia untuk menunjang kemudahan dan kenyamanan dalam menjalani kehidupan sehari-hari dapat diklasifikasikan sebagai kebutuhan pelengkap. Kebutuhan ini berperan dalam meningkatkan kualitas hidup serta memberikan rasa nyaman dan kemudahan dalam berbagai aktivitas, baik secara sosial maupun ekonomi. Meskipun demikian, pemenuhan kebutuhan pelengkap tidak bersifat mendesak, karena apabila kebutuhan tersebut tidak terpenuhi, keadaan tersebut tidak mengancam keberlangsungan hidup manusia dan tidak menimbulkan kesulitan yang bersifat mendasar, melainkan hanya berdampak pada berkurangnya tingkat kenyamanan dalam kehidupan sehari-hari.

³⁰ Maisyarah Rahmi HS, *Maqasid Syariah Sertifikasi Halal*, (Palembang: Bening Media Publishing, 2021), 127.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu hukum empiris, yaitu penelitian yang mengkaji hukum sebagai perilaku yang nyata (*actual behavior*) yang muncul dalam kehidupan sehari-hari. Dalam penelitian ini hukum tidak hanya dipahami sebagai Kumpulan norma tertulis atau hukum empiris berfokus pada bagaimana hukum dijalankan, ditaati atau diabaikan oleh Masyarakat, aparat penegak hukum, atau institusi terkait. Penelitian ini menempatkan pengalaman nyata dan praktik sosial sebagai sumber utama sehingga hasil penelitian lebih menggambarkan efektivitas hukum dalam realitas sosial disbanding hanya dalam tataran norma.³¹

B. Pendekatan Penelitian

Peraturan ini menerapkan pendekatan yuridis sosiologis, yakni metode penelitian yang berfokus pada pengkajian bagaimana ketentuan hukum atau sistem norma diberlakukan dan dijalankan dalam kehidupan bermasyarakat, serta menelaah respon dan pola interaksi sosial yang muncul sebagai akibat dari penerapan norma-norma tersebut.³² Dalam konteks ini, penelitian difokuskan pada implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 mengenai kewajiban pelatihan keselamatan awak bus pada PO Bagong cabang Terminal Landungsari Malang.

C. Lokasi Penelitian

Tempat pelaksanaan penelitian merupakan ruang atau objek yang ditetapkan sebagai fokus kajian, Dimana proses pengumpulan dan pengolahan data penelitian dilaksanakan.³³ Penelitian ini dilakukan pada PO Bagong yang beroperasi di Terminal Landungsari Malang yang beralamat di Jalan Raya Tlogomas, Dusun Rambaan, Landungsari, Kec. Dau, Kabupaten Malang, Jawa Timur. Terminal landungsari merupakan terminal tipe B di bawah kewenangan Pemerintah Provinsi Jawa Timur. Terminal ini dipilih karena menjadi pusat aktivitas naik turunnya para penumpang serta operasional bus antarkota.

Terminal ini dipilih karena merupakan Lokasi utama beroperasinya Perusahaan Otobus (PO) Bagong sehingga memudahkan penelitian ini untuk mengamati langsung bagaimana implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus, melakukan wawancara dengan awak bus bagong, staf PO bagong, petugas terminal, maupun penumpang.

D. Sumber Data

a. Sumber Data Primer

Sumber data primer merupakan data yang diperoleh dari sumber utama. yaitu berasal dari informan serta narasumber³⁴. Dengan melakukan penelitian seacara langung di lapangan dan wawancara

³¹ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 80.

³² Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 83-84.

³³ Ifit Novita Sari Dkk. *Metode Penelitian Kualitatif* (Malang:Unisma Press.2022), 180.

³⁴ Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), 89.

dengan staf PO Bagong, petugas terminal, supir bus, kernet bus dan penumpang di terminal Landungsari Malang.

b. Sumber Data Sekunder

Data sekunder bersifat pelengkap dan penguat dari data primer.³⁵ Pada penelitian ini, data sekunder dikumpulkan melalui kegiatan studi kepustakaan dengan cara mengkaji berbagai sumber tertulis yang relevan dengan fokus penelitian. Sumber-sumber tersebut meliputi peraturan perundang-undangan, buku referensi, serta artikel jurnal ilmiah yang digunakan untuk memperkuat landasan teoritis dan analisis penelitian.

E. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan melalui tiga teknik utama, yaitu:

a. Observasi

Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian. Observasi adalah pengamatan langsung dari lingkungan fisik atau pengamatan langsung di lapangan.³⁶ Dalam penelitian ini, peneliti melaksanakan observasi secara langsung dengan melakukan pengamatan secara mendalam terhadap objek penelitian serta berbagai aspek yang berkaitan dengan pelaksanaan pelatihan keselamatan awak bus pada Perusahaan otobus (PO) Bagong yang berlokasi di Terminal Landungsari Malang. Observasi

³⁵ Abdul Fattah Nasution. *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Harfa Creative, 2023), 07.

³⁶ Leon Andretti Abdillah, dkk., *Metodologi Penelitian & Analisis Data Comprehensive* (Cirebon: Penerbit Insania, 2021), 110.

ini mencakup proses pelatihan, keterlibatan peserta, serta penerapan keselamatan bekerja guna memperoleh data yang akurat dan factual sesuai dengan kondisi lapangan.

b. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang digunakan melalui interaksi langsung antara peneliti dan informan, dimana informan memberikan jawaban atas pertanyaan yang disampaikan oleh peneliti. Dalam penelitian ini, wawancara dilakukan secara mendalam dengan petugas terminal, pengemudi bus, staf Perusahaan otobus dan penumpang.

Tabel 3.1 Hasil Wawancara

No	Nama	Keterangan
1	Sudirman (Supir Bus Bagong)	Tidak semua awak bus mengikuti pelatihan keselamatan secara penuh. Sebagian hanya mengikuti secara bergantian, bahkan ada yang belum pernah mengikuti sama sekali dikarenakan Kendal waktu seperti istirahat yang terbatas, serta kurangnya koordinasi antara Perusahaan otobus dengan penyelenggara pelatihan.
2	Hasnia Imroatis (Penumpang Bus Bagong)	Sekitar 70% penumpang mengaku tidak yakin bahwa awak bus memiliki kompetensi yang memadai dalam menangani situasi darurat selama perjalanan.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah proses pengumpulan data yang dilakukan dengan mengumpulkan dokumen-dokumen penting yang relevan. Selain itu dokumentasi bisa dilakukan dengan foto dan video dan rekaman audio³⁷. Dokumentasi digunakan oleh peneliti guna mendukung data hasil wawancara. Dalam penelitian ini bentuk dokumentasi berupa rekaman audio dan foto.

F. Metode Pengolahan Data

Setelah seluruh data dalam penelitian ini terkumpul, diperlukan prosedur pengolahan dan analisis data yang sejalan dengan pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini. Untuk memperoleh hasil dari data yang telah dikumpulkan, penulis akan melakukan pengolahan data melalui:

a. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Data yang telah dikumpulkan akan ditelaah kembali oleh penulis untuk memastikan kesesuaian serta konsistensi dengan informasi yang relevan, sehingga data tersebut benar-benar dapat digunakan dalam menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan dalam penelitian ini. Peneliti memeriksa kejelasan hasil

³⁷ Leon Andretti Abdillah, dkk., *Metodologi Penelitian & Analisis Data Comprehensive* (Cirebon: Penerbit Insania, 2021), 111-112.

wawancara, konsistensi jawaban responden, serta kelengkapan catatan lapangan.

b. Klasifikasi (*Classifying*)

Pada tahap ini, data yang sudah diperiksa kemudian dikelompokkan berdasarkan tema atau kategori tertentu sesuai fokus penelitian. Klasifikasi dilakukan untuk memudahkan proses analisis dengan cara memisahkan data yang berkaitan. Klasifikasi ini memungkinkan peneliti untuk melihat hubungan antar data dengan lebih terarah dan menyeluruh.

c. Verifikasi (*Verifying*)

Tahap verifikasi dilakukan untuk menjamin validitas data yang sudah dikelompokkan. Pada proses ini, peneliti membandingkan serta meninjau kembali kesesuaian antara data primer dan data sekunder guna meminimalkan adanya ketidaktepatan atau unsur bias dalam hasil penelitian.

d. Analisis (*Analysing*)

Tahap ini merupakan inti dari proses pengolahan data. Analisis dilakukan dengan menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif, yaitu cara kerja yang menitikberatkan pada penggambaran dan penguraian data secara teratur, teliti dan sesuai dengan kondisi sebenarnya di lapangan. Setiap temuan yang diperoleh tidak hanya disampaikan sebagaimana adanya, tetapi juga dianalisis secara mendalam untuk melihat pola, kecenderungan, serta makna yang

muncul dari data tersebut. Seluruh proses analisis tetap mengacu pada kerangka teori yang telah ditetapkan, sehingga penafsiran data berjalan secara terarah dan dapat dipertanggungjawabkan.

e. Kesimpulan (*Concluding*)

Tahap terakhir adalah menyusun kesimpulan dari hasil analisis yang telah dilakukan. Peneliti merumuskan jawaban atas rumusan masalah berdasarkan data empiris dan teori yang telah digunakan. Kesimpulan berfungsi untuk menyoroti poin-poin penting sehingga dapat memberikan jawaban atas rumusan masalah. Dalam penelitian ini, kesimpulan difokuskan pada implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus dengan peraturan yang berlaku.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Po Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang

Gambar 1.1 PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang



Perusahaan Otobus (PO) Bagong Merupakan salah satu Perusahaan otobus yang beroperasi secara aktif di wilayah Jawa Timur, khususnya di Malang Raya, dengan cakupan layanan yang meliputi rute antarkota dalam provinsi (AKDP). Perusahaan ini telah berdiri sejak tahun 1994 dikenal sebagai penyedia jasa transportasi darat yang berorientasi secara luas. Keberadaan PO Bagong Cab Terminal Landungsari Malang yang beralamat Jln Tlogomas, Dusun Rambaan, Desa Landungsari, Kecamatan Dau, Kabupaten Malang yang berada di titik koordinat 7.9251429° S 112.5980086° E, menjadi penting di Terminal landungsari Malang karena tingginya mobilitas masyarakat yang memerlukan transportasi yang mudah dijangkau dan memiliki standar pelayanan

yang memadai. Secara operasional. Bus PO Bagong menjalankan fungsi utama yaitu pengangkutan penumpang, pengelolaan armada, serta koordinasi antara pengemudi, awak bus dan petugas terminal.

Selain itu, aktivitas operasional PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang juga melibatkan berbagai unsur sumber daya manusia., meliputi pengemudi, kondektur, petugas lapangan. Masing-masing memiliki peran dalam mendukung kelancaran operasional, pelayanan penumpang dan keselamatan perjalanan. Total keseluruhan Awak Bus Bagong di terminal landungsari malang yaitu 40 supit aktif dan 48 kondektur bus.

Area perusahaan otobus (PO) Bagong yang berada di dalam terminal landungsari malang, merupakan pusat aktifitas transportasi yang cukup ramai. Hal ini disebabkan oleh letaknya yang berdekatan dengan kampus III kampus Universitas Muhammadiyah Malang (UMM), Serta kawasan wisata taman rekreasi sengkaling. Terminal Landungsari Malang beroperasi setiap hari mulai pukul 04.00 hingga 21.00 WIB dan melayani berbagai kebutuhan mobilitas masyarakat. PO Bagong melayani trayek angkutan antar kota dalam privinsi (AKDP), Antara lain:

1. Malang-Jombang yang terjadwal mulai pukul 05.00 WIB, 06.00 WIB, 07.00 WIB, 08.00 WIB, 09.00 WIB, 10.00 WIB, 11.00 WIB, 12.00 WIB, 13.00 WIB, 14.00 WIB, 15.00 WIB, 16.00 WIB, 17.00 WIB, 18.00 WIB dan 19.00 WIB.

2. Malang-Kediri yang terjadwal mulai pukul 04.45 WIB, 06.15 WIB, 07.15 WIB, 09.45 WIB, 10.45 WIB, 12.15 WIB, 14.45 WIB, 15.45 WIB, 16.45 WIB dan 17.45 WIB.
3. Malang-Ponorogo yang terjadwal mulai pukul 08.10 WIB, 10.10 WIB, 15.00 WIB dan 17.10 WIB.
4. Malang-Magetan yang terjadwal mulai pukul 06.10 WIB dan 13.10 WIB.

Selain menyediakan berbagai trayek dalam perjalanan, PO Bagong juga menetapkan tarif yang disesuaikan dengan jarak tempuh serta standart biaya transportasi darat yang berlaku di wilayah Jawa Timur. Tarif ini penting dipaparkan dalam penelitian ini karena berkaitan dengan aspek pelayanan terhadap penumpang serta komitmen Perusahaan dalam menyediakan layanan transportasi yang terjangkau, Adapun tarif bus Bagong sebagai berikut:

1. Malang-Jombang: Rp 35.000
2. Malang-Kediri: Rp 35.000
3. Malang-Ponorogo: Rp 90.000
4. Malang-Magetan: Rp 90.000

Tarif dengan rute Malang-Ponorogo dan Malang-Magetan tersebut berlaku untuk bus kelas non ekonomi, yaitu jenis layanan transportasi yang menawarkan fasilitas yang lebih memadai, seperti kenyamanan tempat duduk yang lebih baik, kebersihan yang terjaga, serta kapasitas penumpang yang lebih teratur dibandingkan dengan bus kelas ekonomi.

Oleh karena itu, tarif yang dikenakan berada pada kategori yang relative tinggi. Meskipun demikian, besaran tarif tersebut masih dinilai wajar dan berada dalam batas keterjangkauan bagi Sebagian besar Masyarakat, khususnya pengguna jasa transportasi umum yang mengutamakan kenyamanan, keamanan, dan kualitas pelayanan selama perjalanan.

B. Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 Pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang

Angkutan umum, khususnya bus merupakan transportasi yang setiap perkembangan waktunya menjadi perhatian Masyarakat. Hal tersebut didorong dengan standarisasi angkutan umum yang harus dipenuhi hingga bus layak dioperasikan. Penumpang bus beragam usia dan kegiatan yang berbeda-beda dengan tujuan yang berbeda mengharuskan Perusahaan bus terus meningkatkan keamanan dan kenyamanan penumpang sampai dengan tujuan penumpang. Di Indonesia, ketentuan dalam berkendara di jalan raya diatur dalam UULLAJ. Pasal 106 ayat (3) UULLAJ menjelaskan bahwa “Setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan” pasal ini menjelaskan mengenai kewajiban setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor diwajibkan memahami teknis dalam berkendara.³⁸

³⁸ Pasal 106 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Sistem manajemen keselamatan (SMK) Perusahaan angkutan umum merupakan bagian dari manajemen Perusahaan yang berupa suatu tata Kelola keselamatan yang dilakukan secara komprehensif yang bertujuan untuk mewujudkan keselamatan dan mengelola resiko terjadinya kecelakaan³⁹. Salah satunya dengan pelatihan keselamatan awak bus merupakan bagian dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) sebagaimana diatur dalam peraturan Menteri perhubungan Nomor 85 Tahun 2018. Oleh karena itu, Perusahaan Otobus angkutan umum diwajibkan untuk melaksanakan dan menyusun program peningkatan kompetensi serta pelatihan keselamatan bagi awak bus secara terus menerus dan berkelanjutan.

Implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang secara yuridis telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 Tentang Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, namun pada fakta di lapangan menunjukkan kesenjangan yang signifikan antara regulasi dan pelaksanaan di lapangan. Perusahaan telah menjadwalkan pelatihan dua kali dalam setahun untuk meningkatkan kemampuan teknis dalam mengemudi, pemahaman prosedur keselamatan, serta kesadaran perlindungan jiwa bagi penumpang. Sebagaimana diatur pada pasal 5 ayat (1) huruf f yang mewajibkan program peningkatan kompetensi sumber daya manusia sebagai

³⁹ Nurul Fauza, “Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum Pada Travel Pt. Trb Di Pariaman” (Skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2019), <https://Repository.Uin-Suska.Ac.Id/20886/>.

bagian dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMK).⁴⁰ Namun, hasil observasi dan wawancara mengungkapkan bahwa tidak semua awak bus mengikuti pelatihan secara penuh, Sebagian hanya mengikuti pelatihan secara bergantian hingga ada yang tidak mengikuti pelatihan dikarenakan kendala dari jadwal keberangkatan bus yang padat, waktu istirahat yang terbatas, serta minimnya koordinasi dengan penyelenggara pelatihan. Hasil wawancara yang dilakukan dengan awak bus PO Bagong mengatakan.

“Pelatihan keselamatan memang pernah diadakan oleh Perusahaan, biasanya dilaksanakan setahun dua kali. Namun, tidak semua sopir dapat mengikuti pelatihan tersebut secara bersamaan karena kami harus tetap menjalankan jadwal keberangkatan bus. Jika semua sopir dan kondektur bus mengikuti pelatihan pada waktu yang sama, maka operasional bus akan terganggu. Makanya biasanya pelatihan dilakukan secara bergantian sesuai dengan waktu yang tersedia.”

Dengan demikian, dapat diketahui bahwa pelatihan keselamatan belum dilaksanakan secara menyeluruh kepada seluruh awak bus sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 pasal 5 ayat (1) huruf f Tentang Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Keterbatasan pelaksanaan pelatihan keselamatan tersebut disebabkan oleh beberapa faktor. Terutama padatnya jadwal operasional bus. Perusahaan Otobus (PO) Bagong melayani banyak trayek bus antarkota dalam provinsi (AKDP) dengan jadwal yang padat setiap harinya. Kondisi ini membuat awak bus memiliki waktu istirahat yang terbatas sehingga sulit untuk mengikuti pelatihan tanpa mengganggu kegiatan operasional

⁴⁰Pasal 5 (1) huruf f 4 Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Perusahaan. Selain faktor waktu dan operasional terdapat kurangnya koordinasi antara pihak Perusahaan otobus dengan pihak petugas Terminal Landungsari Malang dalam pelaksanaan pelatihan keselamatan awak bus.

Lemahnya pengawasan terhadap pelaksanaan pelatihan keselamatan awak bus menyebabkan pelaksanaan kewajiban menjadi kurang maksimal. Berdasarkan hasil observasi peneliti menemukan belum ada mekanisme pengawasan yang tegas dan terstruktur dari pihak Terminal Landungsari Malang untuk memastikan bahwa seluruh awak bus PO Bagong telah mengikuti pelatihan keselamatan secara menyeluruh. Sehingga untuk saat ini pihak petugas Terminal Landungsari Malang hanya melakukan pengawasan pada aspek teknis kendaraan, seperti kelayakan fisik armada bus, dan kelengkapan administrasi bus. Sementara itu, aspek kompetensi sumber daya manusia, khususnya terkait pelatihan keselamatan awak bus, belum mendapatkan pelatihan yang seimbang.

Hasil wawancara dengan petugas terminal yang bertugas melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang beroperasi di Terminal Landungsari Malang.

“Kami hanya melakukan pengawasan atas kelengkapan administrasi kendaraan dan memastikan bahwa bus dalam kondisi layak jalan sebelum berangkat. Terkait dengan pelatihan keselamatan para awak bus memang bukan tanggung jawab dari pihak petugas terminal melainkan dari PO sendiri, tetapi kami selalu memastikan perusahaan otobus memberikan pelatihan kepada para awak bus.”

Pelaksanaan pelatihan keselamatan yang belum berjalan secara optimal menimbulkan keraguan terhadap penumpang. Sebagian besar penumpang bus PO Bagong menyatakan tidak mengetahui apakah awak bus

telah mengikuti pelatihan, bahkan ada beberapa penumpang yang merasa kurang yakin terhadap kemampuan awak bus dalam menghadapi situasi darurat.

Implementasi kebijakan tentang standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan umum merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi.⁴¹

1. Kendaraan Bermotor Umum

Kendaraan bermotor umum berupa bus PO Bagong pada dasarnya telah menjalankan fungsinya sebagai angkutan penumpang antarkota dalam provinsi (AKDP). Bus Bagong melayani beberapa trayek seperti Malang-Jombang, Malang-Kediri, Malang-Magetan dan Malang-Ponorogo, Dari segi fisik dan teknis, kendaraan yang digunakan berada dalam kondisi layak jalan dan secara rutin dioperasikan sesuai dengan trayek dan jadwal yang sudah ditentukan. Hal ini menunjukkan bahwa secara umum PO bagong telah memenuhi aspek kelayakan kendaraan sebagai salah satu unsur keselamatan dalam transportasi.

Namun, keselamatan dalam penyelenggaraan angkutan umum tidak hanya bergantung pada kondisi teknis kendaraan. Faktor manusia, khususnya kemampuan dan kesiapan awak bus dalam mengoperasikan kendaraan. Hasil penelitian dilapangan, ditemukan bahwa masih terdapat awak bus yang belum mengikuti pelatihan keselamatan secara

⁴¹ Jimmi Pinayungan dkk., "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Jurnal Administrasi Publik (Public Administration Journal)* 8, no. 1 (2018): 108–23. (<https://ojs.uma.ac.id/index.php/adminpublik/article/view/1581>)

menyeluruh. Kondisi ini berpotensi menimbulkan risiko kecelakaan, karena pengemudi dan kondektur bus yang belum mendapatkan pelatihan keselamatan secara menyeluruh.

2. Prasarana lalu lintas dan Angkutan jalan

Terminal Landungsari Malang sebagai prasarana transportasi terminal tipe B yang melayani angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP). Terminal ini memiliki peran penting dalam mendukung keselamatan melalui pengaturan arus kendaraan dan aktivitas penumpang.

Namun, pengawasan terhadap kepatuhan Perusahaan otobus (PO) dalam menjalankan kewajiban pelatihan keselamatan masih belum optimal. Peran prasarana transportasi seharusnya hanya terbatas pada penyedia fasilitas fisik semata, tetapi juga mencakup dukungan terhadap penerapan standar keselamatan melalui pengawasan administrative terhadap awak bus.

3. Sumber Daya Manusia Dibidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Sumber daya manusia merupakan faktor utama dalam keselamatan transportasi. Awak bus PO Bagong yang terdiri dari pengemudi dan kondektur pada dasarnya memiliki tanggung jawab besar dalam menjaga keselamatan penumpang selama perjalanan. Oleh karena itu, para awak bus seharusnya mengikuti pelatihan keselamatan secara rutin sebagaimana diamanatkan dalam pasal 5 ayat (1) huruf f peraturan pemerintah nomor 85 tahun 2018, yang mewajibkan Perusahaan

angkutan umum untuk meningkatkan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan.

Hasil wawancara menunjukkan bahwa tidak semua awak bus mengikuti pelatihan secara penuh. Sebagian mengikuti secara bergantian dan ada yang belum pernah mengikuti sama sekali. Hal ini disebabkan oleh jadwal operasional yang padat, waktu istirahat terbatas, serta kurangnya koordinasi sehingga menunjukkan bahwa standar keselamatan sumber daya manusia belum sepenuhnya terpenuhi.

4. Operasional

Dari aspek operasional, PO Bagong telah memiliki jadwal keberangkatan yang telah teratur dan terstruktur. Akan tetapi, padatnya jadwal menjadi hambatan dalam pelaksanaan pelatihan keselamatan. Pelatihan telah dijadwalkan setahun dua kali atau enam bulan sekali, tetapi pelaksanaannya belum menjangkau seluruh awak bus. Hal ini menunjukkan bahwa manajemen operasional belum sepenuhnya mengintegrasikan aspek keselamatan sebagai faktor utama dalam transportasi.

5. Lingkungan

Faktor lingkungan seperti kepadatan lalu lintas, kondisi cuaca yang tidak menentu serta situasi jalan yang beragam menuntut kesiapan awak bus dalam situasi selama perjalanan. Awak bus tidak hanya mampu mengemudikan kendaraan, tetapi juga harus memiliki kemampuan

mengambil Keputusan dengan tepat dan cepat Ketika menghadapi situasi darurat, seperti kemacetan, kerusakan kendaraan.

Hasil wawancara dengan penumpang menunjukkan bahwa sekitar 70% penumpang masih ragu terhadap kemampuan awak bus dalam menangani kondisi darurat tersebut. Keraguan ini muncul karena penumpang menilai bahwa para awak bus belum seluruhnya mendapatkan pelatihan keselamatan yang memadai dan merata. Kondisi ini mempengaruhi rasa aman dan kenyamanan penumpang selama menggunakan transportasi umum.

Peran dari pihak Perusahaan otobus dalam memastikan bahwa pelaksanaan pelatihan keselamatan berjalan dengan optimal untuk meningkatkan kepercayaan publik terhadap transportasi umum, Perusahaan bus tidak hanya menjalankan kewajiban hukum saja, tetapi juga memberikan layanan yang aman, nyaman dan efisien untuk penumpang. Hal ini juga dapat meningkatkan daya saing bus sebagai transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi, sehingga dapat mengurangi kemacetan dan mempermudah mobilitas Masyarakat.

Pelaku usaha angkutan umum PO Bagong dalam pemenuhan regulasi keselamatan, khususnya terkait pelatihan keselamatan masih berada pada kategori belum sepenuhnya sadar hukum. Secara fakta lapangan, kewajiban pengujian kelayakan kendaraan memang telah dilaksanakan sebagai syarat operasional di Terminal Landungsari, namun pelaksanaannya masih didominasi oleh orientasi pemenuhan administrasi perizinan saja, bukan

didorong oleh pemahaman substantif terhadap tujuan keselamatan sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Menteri N0 85 Tahun 2018.

Dengan demikian, hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan tentang kesadaran hukum di PO Bagong belum sepenuhnya tumbuh sebagai kesadaran yang berasal dari pemahaman dan tanggung jawab, tetapi masih sebatas kepatuhan terhadap aturan secara formal. Oleh karena itu, perlu dilakukan peningkatan pemahaman terhadap keselamatan, tidak hanya terkait uji kelayakan kendaraan tetapi juga kewajiban pelatihan keselamatan awak bus sebagai bagian penting dari system keselamatan transportasi di Terminal Landungsari.

Kondisi armada bus yang selalu dijaga dalam keadaan layak jalan merupakan salah satu keberhasilan penerapan sistem manajemen keselamatan (SMK) di Perusahaan angkutan. Pelatihan keselamatan tidak hanya berdampak pada perilaku pengemudi saja, tetapi juga kontribusi langsung terhadap terjaganya kelayakan sarana transportasi. Peningkatan kompetensi awak bus melalui pelatihan keselamatan merupakan faktor penting dalam menjaga keselamatan penumpang dan keberlangsungan operasional Perusahaan angkutan umum.

C. Implementasi Kewajiban Pelatihan Keselamatan Awak Bus Perspektif

Maqashid Syari'ah

Maqashid merupakan jamak dari kata *maqashad*, artinya jalan yang lurus dan keadilan. Adapun *Syariah* bentuk subyek dari kata “*syara'a*” yang artinya jalan menuju air sebagai sumber kehidupan. *Syariah* Adalah jalan

yang ditetapkan tuhan yang membuat manusia harus mengarahkan kehidupan untuk mewujudkan kehendak untuk mewujudkan kehendak tuhan agar hidupnya Bahagia didunia dan akhirat.⁴²

Definisi *maqashid syariah* pertama kali didefinisikan oleh ulama kontemporer yaitu Thahir Bin Asyur dalam bukunya *maqashid asy-syariah al-Islamiyah*. *Maqashid syariah* menurutnya adalah.

معاني والحكم الملحوظة للشارع في جميع أحوال التشريع أو معظمها، بحيث لا تختص

ملاحظتها بالكون في نوع خاص من أحكام الشريعة

Artinya : “Beberapa tujuan dan hikmat yang dijadikan pijakan syariat dalam seluruh ketentuan hukum agam dan mayoritasnya. Dengan sekira beberapa tujuan tersebut tidak hanya untuk satu produk hukum syariat secara khusus”.⁴³

Maqashid Syari'ah merupakan konsep yang menjelaskan tujuan utama ditetapkan hukum islam, yaitu untuk mewujudkan kemashlahatan dan mencegah kemudhorotan bagi manusia. Dalam konteks transportasi umum seperti bus bagong cabang Terminal Landungsari Malang, Penerapan *Maqashid Syari'ah* berfungsi sebagai dasar moral dan spiritual bagi para awak bus dalam melaksanakan tugas, terutama yang berkaitan dengan

⁴² Satria Darma, “Urgensi Maqashid Syariah Dalam Pengembangan Ekonomi,” *Al Mashaadir : Jurnal Ilmu Syariah* 2, no. 2 (2021): 44–53, <https://doi.org/10.52029/jis.v2i2.58>.

⁴³ Tomi Satria dkk., “Maqashid Syariah Sebagai Paradigma Hukum Islam Kontemporer,” *Al-Ilmiya: Jurnal Pendidikan Islam* 1, no. 3 (2025): 942–47.

pelatihan keselamatan. Pelatihan keselamatan awak bus adalah tanggung jawab wajib yang harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum untuk memberikan pendidikan dan latihan secara berkala kepada pengemudi, kondektur, dan personel pendukung bus untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan, dan kesadaran mereka dalam mencegah serta menangani risiko kecelakaan lalu lintas, sesuai dengan standar keselamatan nasional.

Dalam transportasi umum, keselamatan tidak hanya menjadi kewajiban berdasarkan antara hukum, tetapi juga tanggung jawab moral dan nilai keagamaan⁴⁴. Pelatihan keselamatan awak bus menjadi sarana penting untuk mewujudkan kemashlahatan. Jika pelatihan dilakukan secara menyeluruh maka tujuan syariat dalam melindungi keselamatan manusia dapat tercapai secara nyata. Namun, apabila pelatihan hanya dilakukan sebagai formalitas saja, maka tujuan *maqashid syariah* tidak tercapai secara maksimal.

Kewajiban pelatihan keselamatan awak bus PO Bagong di Terminal Landungsari merupakan upaya untuk melindungi keselamatan dan kepentingan masyarakat pengguna transportasi umum yang memiliki resiko kecelakaan yang cukup tinggi, pengabaian terhadap standar keselamatan dapat menimbulkan dampak yang merugikan, baik secara fisik, sosial, maupun ekonomi. Oleh karena itu, pelatihan keselamatan tidak hanya dipahami sebagai kewajiban sesuai dengan peraturan Menteri Perhubungan

⁴⁴ M Lathoif Ghozali dkk., *Tuntunan Islam dalam Berkendara secara Aman*, t.t. (Surabaya:Uin Sunan Ampel Press. 2019).

Nomor 85 Tahun 2018 tetapi juga sebagai bentuk tanggung jawab moral untuk mengutamakan keselamatan manusia selama perjalanan. Memenuhi ketentuan prinsip maqashid syariah menurut Al-Syatibi menegaskan bahwa seluruh ketentuan syariat tidak dilepaskan dari Upaya menjaga lima unsur utama dalam kehidupan manusia, yaitu memelihara agama (*hifdz ad-din*), memelihara jiwa (*hifdz al-'nafs*), memelihara keturunan (*hifdz an-nasl*), dan memelihara harta (*hifdz al-mal*), memelihara akal (*hifdz al-aql*) sebagai berikut:

1. *Hifdz ad-Din* (memelihara agama)

Perlindungan agama tidak hanya dimaknai sebagai pelaksanaan ibadah tetapi juga mencakup pemeliharaan nilai Amanah, kejujuran dan tanggung jawab dalam bekerja. Profesi awak bus memiliki tanggung jawab besar karena menyangkut keselamatan penumpang. Dalam perspektif islam, Amanah harus dijalankan dengan kesungguhan dan berhati-hati.

Pelatihan keselamatan awak bus PO Bagong di Terminal Landungsari dapat dipahami sebagai bagian dari upaya menjaga kemashlahatan masyarakat pengguna jasa transportasi umum. Ketika pelatihan dilaksanakan secara konsisten, maka nilai tanggung jawab dapat terinternalisasi secara kuat dalam perilaku bekerja. Sebaliknya, jika pelatihan tidak menyeluruh dan merata maka terdapat potensi munculnya kelalaian yang dapat mengurangi kualitas pelayanan dan keselamatan penumpang. Fakta lapangan

Sebagian awak bus belum mengikuti pelatihan secara rutin. Hal ini menunjukkan bahwa pembinaan nilai Amanah belum sepenuhnya terlembaganya secara sistematis dalam manajemen Perusahaan.

2. *Hifdz ad-nafs* (Memelihara Jiwa)

Setiap tindakan yang berpotensi mengancam keselamatan manusia wajib dicegah. Pelatihan keselamatan bertujuan membekali awak bus dengan kemampuan mengenali resiko dalam situasi darurat selama perjalanan serta menjaga konsistensi perilaku aman dalam berkendara. Terdapat beberapa penumpang yang merasa kurang yakin terhadap kesiapan awak bus dalam menghadapi kondisi darurat. Hal ini menunjukkan bahwa upaya menjaga keselamatan penumpang belum sepenuhnya dirasakan oleh Masyarakat. Jika pelatihan keselamatan tidak diberikan secara menyeluruh kepada awak bus, maka kemampuan para awak bus menjadi tidak merata. Kondisi ini dapat meningkatkan terjadinya kesalahan dalam bekerja yang pada akhirnya berpotensi menimbulkan kecelakaan. Untuk pola pikir rasional, disiplin, dan sadar hukum. Awak bus yang terlatih akan lebih mampu mengendalikan emosi, menjaga konsentrasi, dan mengambil keputusan secara tepat dalam situasi darurat. Keterbatasan pelatihan dapat memunculkan kebiasaan kerja yang kurang terkontrol, seperti mengabaikan prosedur keselamatan atau mengambil Keputusan

tergesa-gesa. hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan Tingkat pemahaman keselamatan para awak bus.

Dalam perspektif *maqashid syariah*, setiap kelalaian yang membahayakan jiwa manusia merupakan bentuk pengabaian terhadap tujuan utama syariat, karena perlindungan jiwa (*hifdz al-nafs*) Adalah prinsip utama yang menjada dasar penagakan kemashlahatan dan pencegahan kemudhorotan.

3. *Hifdz al-‘Aql* (Memilihara Akal)

Pelatihan keselamatan tidak hanya meningkatkan keterampilan teknis, tetapi juga membentuk pola pikir rasional, disiplin, dan sadar hukum. Awak bus yang terlatih akan lebih mampu mengendalikan emosi, menjaga konsentrasi dan mengambil Keputusan secara tepat dalam situasi darurat. Keterbatasan pelatihan dapat memunculkan kebiasaan kerja yang kurang terkontrol, seperti mengabaikan prosedur keselamatan dan mengambil Keputusan yang tergesa-gesa. hasil penelitian menunjukkan adanya perbedaan Tingkat pemahaman keselamatan antar awak bus, yang menandakan bahwa pelatihan belum berjalan merata. menjaga akal berarti menjaga kualitas berpikir dan perilaku agar bertanggung jawab.

4. *Hifdz an-Nasl* (Memelihara Keturunan)

Perlindungan keturunan tidak hanya dimaknaai sebagai keberlangsungan biologis generasi saja, tetapi juga mencakup

perlindungan terhadap keberlangsungan kehidupan sosial dan ekonomi keluarga. Keselamatan kerja Awak bus PO Bagong dan penumpang memiliki hubungan dengan stabilitas keluarga masing-masing.

Hasil wawancara dengan Sebagian awak bus, mereka mengungkapkan jam kerja yang padat dan memiliki keterbatasan waktu untuk mengikuti pelatihan keselamatan secara rutin. Kondisi ini berpotensi menurunkan kesiapan awak bus dalam menghadapi situasi darurat di lapangan. Jika terjadi kecelakaan akibat kurangnya kompetensi keselamatan maka dampaknya tidak hanya dirasakan oleh korban secara individu, tetapi juga ada keluarganya. Pelatihan keselamatan awak bus PO Bagong masih belum merata yang berpotensi mengganggu keberlangsungan kehidupan keluarga awak bus dan penumpang. Oleh karena itu, optimalisasi pelatihan keselamatan merupakan bagian dari upaya menjaga keberlanjutan keluarga. Dengan meningkatkan kompetensi pelatihan keselamatan awak bus maka potensi kecelakaan masih sangat kecil, sehingga stabilitas sosial keluarga dapat terjaga.

5. *Hifdz al-Mal* (Memelihara Harta)

Aspek perlindungan harta dapat diartikan langsung dengan dampak ekonomi dari pelaksanaan atau kelalaian pelatihan keselamatan awak bus. Keterbatasan pelatihan menyebabkan tidak semua awak bus memiliki Tingkat pemahaman keselamatan yang

sama. Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan dan kerusakan kendaraan akibat kesalahan manusia. PO bagong sebagai Perusahaan angkutan umum, kerugian tersebut dapat mempengaruhi keberlanjutan usaha dan kualitas pelayanan. Sementara untuk penumpang kerugian dapat berupa kehilangan waktu, biaya tambahan. Oleh karena itu, pelaksanaan pelatihan keselamatan yang optimal merupakan bentuk perlindungan terhadap harta semua pihak yang terlibat dalam aktivitas transportasi.

Dalam operasional di PO Bagong Cabang Terminal Landungasri Malang peran awak bus tidak hanya berkaitan dengan regulasi yang diatur dalam Permenhub Nomor 85 Tahun 2018, tetapi juga berkaitan dengan tanggung jawab moral dalam menjaga keselamatan penumpang selama perjalanan. Nilai-nilai keislaman yang ditanamkan dalam praktik kerja mengemudi, seperti Amanah, tanggung jawab, dan menjaga keselamatan jiwa penumpang. Dengan adanya keseimbangan antara penerapan regulasi dan internalisasi nilai-nilai keselamatan, keamanan dan kenyamanan dapat terwujud secara berkelanjutan, sekaligus mendukung terciptanya sistem transportasi yang bermanfaat bagi Masyarakat luas serta generasi mendatang.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian pembahasan yang telah dilakukan oleh penulis, maka dapat disimpulkan mengenai implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus berdasarkan Permenhub No 85 Tahun 2018 dan Perspektif *Maqashid Syariah* (Studi di PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang) maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus pada PO Bagong Cabang Terminal Landungsari Malang berdasarkan peraturan Menteri perhubungan nomor 85 tahun 2018 pada dasarnya sudah berjalan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Namun, belum berjalan secara optimal dilapangan. Perusahaan otobus telah menjadwalkan pelatihan keselamatan secara berkala sebagai bagian dari sistem manajemen keselamatan sebagaimana diamanatkan dalam pasal 5 ayat (1) huruf f permenhub no 85 tahun 2018.

Akan tetapi, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan pelatihan belum menyeluruh. Sebagian awak bus mengikuti secara bergantian, bahkan ada yang belum mengikuti pelatihan sama sekali. Kondisi ini dipengaruhi oleh jadwal operasional bus yang padat, keterbatasan waktu istirahat bagi para awak bus. Kewajiban pelatihan keselamatan masih cenderung dipahami sebagai pemenuhan administratif saja, belum sepenuhnya menjadi bagian dari kesadaran hukum yang berorientasi kepada perlindungan keselamatan penumpang.

2. Implementasi kewajiban pelatihan keselamatan awak bus PO Bagong ditinjau dari perspektif *maqashid syariah* belum sepenuhnya mencerminkan terwujudnya tujuan utama syariat, khususnya dalam aspek *hifdz an-nafs* (memehuni jiwa). Pelatihan keselamatan belum dilaksanakan secara menyeluruh yang berpotensi lemahnya kemampuan awak bus dalam menghadapi situasi darurat serta menjaga keselamatan penumpang selama perjalanan. Hal ini timbul karena adanya keraguan dari penumpang terhadap kesiapan awak bus.

Selain itu, ketidakmerataan pelatihan juga berdampak pada aspek *hifdz al-aql*, *hifdz al-nashl* dan *hifdz al-mal*, karena kelalaian dalam keselamatan dapat menimbulkan risiko kecelakaan yang berpengaruh pada stabilitas keluarga, kerugian ekonomi, kurangnya kualitas pelayanan transportasi umum. Dengan demikian, pelatihan keselamatan awak bus seharusnya tidak hanya dipandang sebagai kewajiban hukum saja, tetapi juga sebagai tanggung jawab moral dalam mewujudkan kemashlahatan umum sebagai tujuan dari *maqashid syariah*.

B. Saran

Berdasarkan hasil dari uraian hasil pembahasan yang telah dipaparkan, maka saran yang dapat diajukan oleh penulis sebagai berikut :

1. Perusahaan otobus PO Bagong disarankan untuk meningkatkan pelaksanaan pelatihan keselamatan awak bus secara menyeluruh dan berkelanjutan sesuai dengan ketentuan peraturan Menteri perhubungan nomor 85 tahun 2018, sehingga pelatihan tidak hanya bersifat administrative, tetapi mampu meningkatkan kompetensi dan kesadaran hukum awak bus.
2. Menggunakan prinsip maqashid syariah dalam kegiatan transportasi sehari-hari untuk menjamin layanan yang lebih manusiawi dan beretika.

DAFTAR PUSTAKA

JURNAL

- Alamsyah, R. A., Hadining, A. F., & Wahyudin, H. (2021). Penerapan Kesehatan dan Keselamatan Kerja Pada Aktivitas Transportasi Bus Penumpang Akap Diterminal Klari. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 7(6), 353-356.
- Darma, S. (2021). *Urgensi maqashid syariah dalam pengembangan ekonomi*. Al Mashaadir: Jurnal Ilmu Syariah, 2(2), 44–53.
- Diniyati, C. N. S., Fatahillah, F., & Harun, H. (2025). Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Angkutan Umum Apabila Terjadi Kecelakaan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Penelitian Pada Perusahaan Pengangkutan Bus Umum Di Lhokseumawe). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Malikussaleh*, 8(3).
- Faqih Ali, M., & W Nariendra, P. (2020). Tinjauan Kelengkapan Sertifikasi Bus Akap Jurusan Madura Diterminal Bus Tanjung Priok Laporan Kerja Praktik (Kp. 13.17. 20.10).
- Guntur, H. G. N., Afif, I. A., & Ajil, W. A. L. (2025). Strategi Pelatihan Keselamatan untuk Meningkatkan Kompetensi Pengemudi dan Mekanik di PT. Bina Bersama Sejahtera. *Jurnal Abdimas Transjaya*, 3(1), 30-39.
- Jabrial, N. A. (2024). Analisis Peningkatan Efektivitas Pendidikan dan Pelatihan Awak Angkutan Umum Mikrotrans di DKI Jakarta. *Jurnal Pendidikan Manajemen Transportasi*, 4(3), 13-24.

- Kesani, F. A., Hanani, R., & Rahman, A. Z. (2024). Analisis Pelatihan Pengemudi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang. *Journal of Public Policy and Management Review*, 13(2), 1-13.
- Kurniawan, D., Heryanti, R., & Triasih, D. (2022). Implementasi Undang-Undang Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Jasa Transportasi Pt. Kai Daerah Operasi 4 Semarang. *Semarang Law Review (SLR)*, 3(1), 74-83.
- Kurniawan, M. K., Sandika, A. Z., Wibowo, D. A., Wigayana, K. B., & Muthoriq, E. (2025). Evaluasi Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Pengangkutan Angkutan Umum (Pt Sumber Alam Ekspres). *Jurnal Abdimas Transjaya*, 3(1), 1-11.
- Kusuma, F. I., Mindarta, E. K., Nurdiansyah, R., & Wijaya, S. S. (2023). Peningkatan Penguasaan Konsep dan Struktur Ilmu Guru Teknik Otomotif Melalui Diseminasi Teknologi Controlled Area Network Bus (CAN Bus) di SMKN Palang. *IRA Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat (IRAJPKM)*, 1(3), 21-27.
- Lubis, Z., Afandi, R. B., & Sustroyorini, E. N. (2020). Pelatihan Manajemen Transportasi Dalam Upaya Menciptakan Efisiensi Tata Kelola Jaringan Trayek Dan Sumber Daya Manusia Pada Masyarakat Di Kawasan Pantura Kabupaten Lamongan. *Jurnal Karya Abdi Masyarakat*, 4(2), 228-235.
- Mardikawati, B., Surya, A. A. B. O. K., & MarthaWiguna, W. Y. (2024). Peningkatan Keselamatan Dan Kenyamanan Penumpang Melalui

- Sosialisasi Preferensi Penumpang Di Penyedia Otobus Bus Gunung Harta. Besiru: *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 1(10), 799-808.
- Mubalus, S. F. E. (2023). Analisis Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Sorong Dan Penanggulangannya. *Soscied*, 6(1), 182-197.
- Paryadi, P. (2021). Maqashid Syariah: Definisi Dan Pendapat Para Ulama. *Cross-border*, 4(2), 201-216.
- Pinayungan, J., dkk. (2018). *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan*, 8(1), 108–123.
- Radjawane, L. E., Sopacua, H. A. I., Febriani, L., Buarlele, L., & Wong, I. L. K. (2025). Edukasi Peningkatan Keselamatan Berlalulintas dan K3 Kepada Awak Kendaraan Bis. *BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 6(3).
- Satria, T., dkk. (2025). *Maqashid syariah sebagai paradigma hukum Islam kontemporer. Al-Ilmiya: Jurnal Pendidikan Islam*, 1(3), 942–947
- Shidiq, G. (2009). Teori maqashid al-Syari'ah dalam hukum Islam. *Majalah Ilmiah Sultan Agung*, 44(118), 117-130.
- Sjaifurrachman, S. (2014). Keberadaan Kendaraan Bermotor (Mobil) Pribadi sebagai Angkutan Umum dalam Perspektif Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sumenep. *Jendela Hukum*, 1(1), 37187.

Sulistio, H. (2008). Keselamatan Transportasi Jalan Di Indonesia Saatnya Ada Perubahan. *Jurnal Transportasi*, 8(2).

Tobu, F. D. M., Arifianto, A. K., & Pandulu, G. D. (2020). Analisa Tingkat Pelayanan Terminal Landungsari Di Kota Malang (Doctoral dissertation, Fakultas Teknik Universitas Tribhuwana Tunggaladewi).

Zaenuri, K., Prayoga, E., Pratama, W. E., Khasianto, K. T., & Pranoto, E. (2024). Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum Di Pt. Dwi Raya Laksana. *Jurnal Abdimas Transjaya*, 2(2), 57-82.

PERATURAN UNDANG-UNDANG

Peraturan Menteri Perhubungan No 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

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

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

BUKU

Abdillah, L. A., dkk. (2021). *Metodologi penelitian & analisis data comprehensive*. Cirebon: Penerbit Insania.

Ghozali, M. L., dkk. (2019). *Tuntunan Islam dalam berkendara secara aman*. Surabaya: UIN Sunan Ampel Press.

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

Nasution, A. F. (2023). *Metode penelitian kualitatif*. Bandung: Harfa Creative.

Prasetyanto, Dwi. (2020) *Keselamatan Lalu Lintas Infrastruktur Jalan*, Bandung: Penerbit Press.

Rahmi, M. (2021). *Maqasid Syariah sertifikasi halal*. Palembang: Bening Media Publishing.

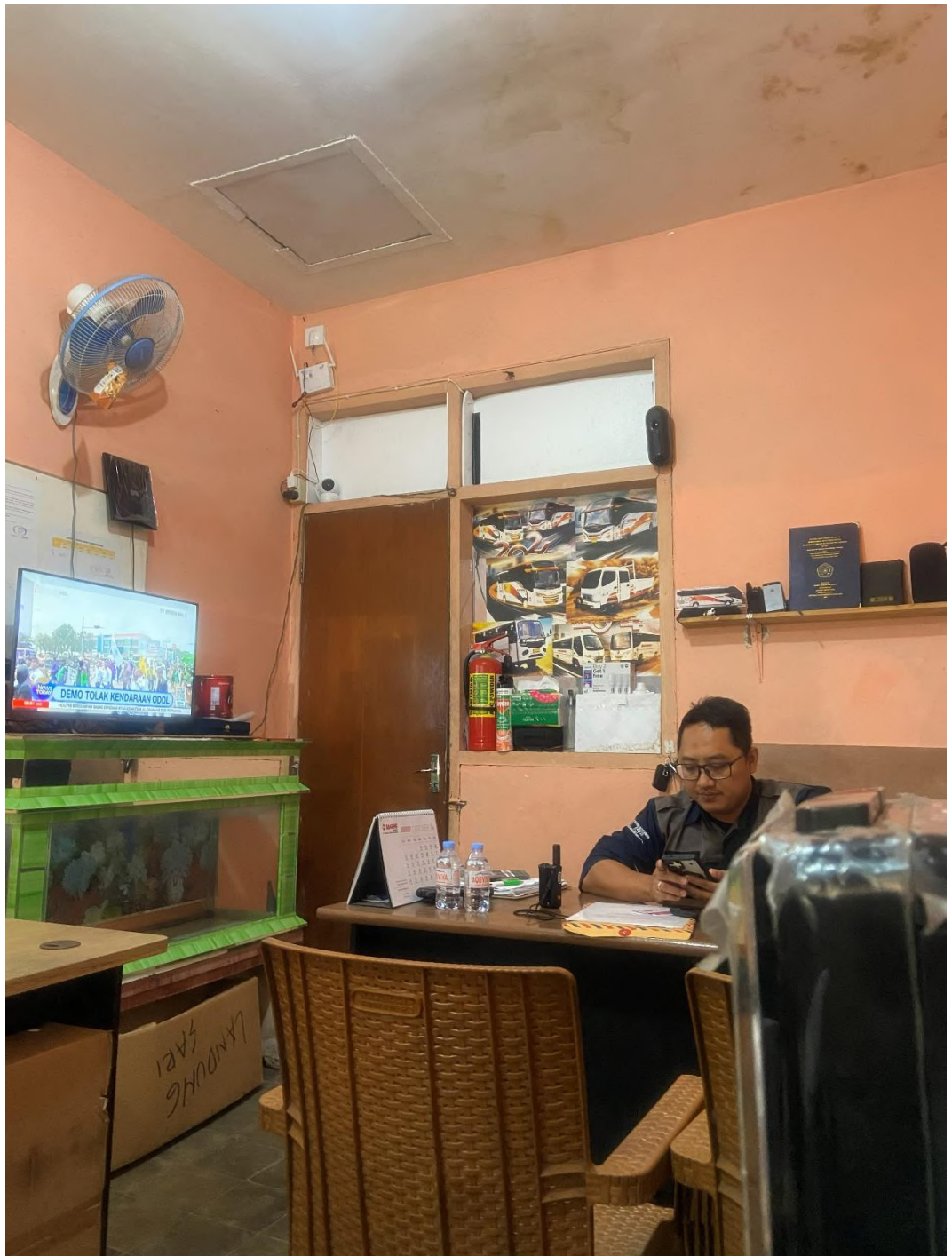
Sari, I. N., dkk. (2022). *Metode penelitian kualitatif*. Malang: Unisma Press.

SKRIPSI

Fauza, N. (2019). *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Angkutan Umum pada Travel PT TRB di Pariaman* (Skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau).



Lampiran 2 Bukti Wawancara



Lampiran 3 Ruang Wawancara



Lampiran 4 Bukti Piagam Penghargaan Pelatihan

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



A. IDENTITAS DIRI

Nama	:	Ummi Nadiroh
Tempat , Tanggal Lahir	:	Probolinggo, 14 Desember 2003
NIM	:	220202110001
Fakultas	:	Syariah
Prodi	:	Hukum Ekonomi Syariah
Alamat Rumah	:	Jln Ponpes Nurul Jadid, RT 15, RW 07, Dusun Krajan, Karanganyar, Paiton, Probolinggo
Nomor HP	:	082228148809
Alamat Email	;	Nadirohummi649@gmail.com

B. RIWAYAT PENDIDIKAN

SD	:	MI Nurul Mun'im
SMP	:	MTSN 1 Probolinggo
SMA	:	MAN 1 Probolinggo
Strata 1 (S1)	:	UIN Maulana Malik Ibrahim Malang