

PERLINDUNGAN KONSUMEN JASA OJEK PENDAKIAN PERSPEKTIF

MAQĀṢID AL-SYARĪ'AH

(Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)

SKRIPSI

oleh:

AHMAD NAFIS MUHFANI

220202110071



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2026

PERLINDUNGAN KONSUMEN JASA OJEK PENDAKIAN PERSPEKTIF

MAQĀṢID AL-SYARĪ‘AH

(Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)

SKRIPSI

oleh:

AHMAD NAFIS MUHFANI

220202110071



PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2026

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,

Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

PERLINDUNGAN KONSUMEN JASA OJEK PENDAKIAN PERSPEKTIF MAQĀṢID AL-SYARĪ'AH

(Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)

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

Malang, 18 Mei 2026

Penulis,



Ahmad Nafis Muhfani

NIM 220202110071

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi mahasiswa atas nama Ahmad Nafis Muhfani NIM: 220202110071 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

PERLINDUNGAN KONSUMEN JASA OJEK PENDAKIAN PERSPEKTIF MAQĀṢID AL-SYARĪ'AH

(Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)

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

Mengetahui,

Malang, 18 Mei 2026

Ketua Program Studi

Dosen Pembimbing,

Hukum Ekonomi Syariah



Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI.

NIP. 198212252015031002



Kurniasih Bahagiati, M.H.

NIP. 198710192019032011

BUKTI KONSULTASI

Nama : Ahmad Nafis Muhfani
NIM : 220202110071
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Kurniasih Bahagiati, M.H.

No	Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	10 Maret 2026	Bimbingan BAB I – III	
2.	16 Maret 2026	Perbaikan BAB I – III	
3.	13 April 2026	ACC Proposal	
4.	24 April 2026	Revisi Hasil Sempro	
5.	28 April 2026	Konsultasi BAB IV	
6.	06 Mei 2026	Revisi BAB IV	
7.	11 Mei 2026	Revisi BAB IV	
8.	12 Mei 2026	Revisi BAB IV dan BAB V	
9.	17 Mei 2026	Revisi BAB IV dan BAB V	
10.	18 Mei 2026	ACC Naskah Skripsi	

Malang, 18 Mei 2026

Mengetahui,

Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah



Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI.

NIP. 198212252015031002

Halaman Pengesahan Skripsi

Dewan penguji skripsi saudara Ahmad Nalis Muhfani NIM: 220202110071
Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Negeri
Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**PERLINDUNGAN KONSUMEN JASA OJEK PENDAKIAN
PRESPEKTIF *MAQOSID AL-SYARIAH*
(Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)**

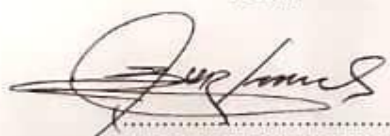
Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada
tanggal 5 Juni 2026

Dengan penguji.

1. Dr. Su'ud Fuadi, S.HI, M.El.
198308042023211019


(.....)
Ketua

2. Dr. Burhanuddin Susanto, S.HI, M.Hum.
197801302009121002

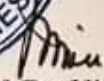

(.....)
Penguji utama

3. Kurniasih Bahagiati, M.H.
198710192019032011


(.....)
Sekertaris



Malang, 9 Juni 2026
Yang saya ketahui,
Dekan Fakultas syariah,


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

MOTTO

وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَا أَحْيَا النَّاسَ جَمِيعًا

*“siapa yang memelihara kehidupan seorang manusia, dia seakan-akan telah
memelihara kehidupan semua manusia.”*

(QS. Al-Maidah:32)

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji syukur Alhamdulillah senantiasa kami panjatkan kehadiran Allah Swt., Rabb semesta alam, atas segala limpahan rahmat, karunia, dan hidayah-Nya. Berkat pertolongan-Nya, penulisan Skripsi ini dapat diselesaikan dengan judul, “Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqāṣid Al-Syarī‘Ah (Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)” Shalawat dan salam semoga terlimpah curahkan kepada junjungan kita, Nabi Besar Muhammad saw., beserta keluarga, sahabat, dan seluruh pengikutnya hingga akhir zaman. Beliau adalah *uswatun hasanah* (suri teladan terbaik) yang telah membimbing umat manusia menuju jalan kebenaran dan kesejahteraan di dunia dan akhirat. Semoga kita termasuk golongan yang mendapatkan syafaatnya kelak. *Āmīn Yā Rabbal ‘Ālamīn*.

Skripsi ini tidak hanya sebagai formalitas untuk memenuhi persyaratan akademik, tetapi juga sebuah lembar karya akhir sebagai pembuktian perjuangan saya selama menjadi mahasiswa Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Dalam proses penyusunannya, penulis menyadari sepenuhnya bahwa karya ini tidak akan selesai tanpa adanya doa, dukungan, arahan, dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, dengan kerendahan hati dan rasa syukur yang mendalam, penulis ingin menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya kepada:

1. Prof. Dr. Hj. Ilfi Nur Diana, M.Si., CAHRM., CRMP., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Prof. Dr. Umi Sumbulah, MA., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI., selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Ramadhita, M.HI., selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
5. Kurniasih Bahagiati, M.H., selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.

7. Staf dan karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis mengucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
8. Segenap takmir Masjid Nurul Jihad Villa Bukit Tidar saya yang selama satu tahun terakhir kebersamai proses saya, terkhusus kepada Abah Hasan yang mana telah berkenan memberikan tempat untuk berteduh dari panas dan hujan.
9. Teruntuk kedua orang tua tercinta, Almarhum Faisol dan Almarhumah Husnul Hotimah. Meskipun raga tak lagi bersama dan kalian telah mendahului penulis kembali ke pangkuan-Nya, namun doa-doa tulus, didikan luhur, dan cinta kasih yang kalian tanamkan tetap menjadi ruh dan energi utama dalam setiap langkah penulis. Skripsi ini adalah wujud janji yang penulis tunaikan, semoga karya kecil ini dapat menjadi kado indah dan amal jariyah bagi istirahat panjang kalian di sisi Allah SWT. Penulis berharap kalian bangga di sana.
10. Kepada kakak-kakak saya tersayang Mbak Durrotul Firdaus dan Mas Mohammad Ali Fikri, yang telah menjadi pilar kekuatan dan pelindung bagi penulis selama menempuh pendidikan. Terima kasih atas segala dukungan materiil, motivasi yang tiada henti, serta kesabaran luar biasa dalam kebersamai proses kuliah penulis hingga ke titik ini. Kalian adalah pengganti sosok orang tua yang sangat luar biasa bagi penulis, dan tanpa dukungan kalian, pencapaian ini mungkin tidak akan pernah terwujud.

11. Terakhir, terima kasih kepada diri saya sendiri, Ahmad Nafis Muhfani.

Terima kasih telah berani melangkah, bertahan di tengah peliknya proses, dan tidak menyerah pada rasa lelah saat menjalani kehidupan. Terima kasih telah menjaga komitmen, berjuang dengan sepenuh hati, dan membuktikan bahwa kamu mampu menyelesaikan apa yang telah kamu mulai. Perjalanan ini telah mendewasakanmu; terima kasih telah menjadi kuat hingga akhir.

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi ialah pemindahan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulis judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka tetap menggunakan ketentuan transliterasi ini. Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang berstandart Internasional, Nasional maupun ketentuan yang khusus yang digunakan penerbut tertentu.

Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1998, No. 158/1987 dan 0543. b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide Arabic Transiterations*), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
أ	'	ط	t
ب	b	ظ	z
ت	t	ع	'
ث	th	غ	Gh
ج	j	ف	F
ح	h	ق	Q
خ	kh	ك	K
د	d	ل	L
ذ	dh	م	M
ر	r	ن	n
ز	z	و	w
س	s	ه	h
ش	sh	ء	'
ص	s	ي	y
ض	ḍ		

Hamzah (ء) yang terletak di awal mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apapun. Jika *hamzah* (ء) terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

C. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong. Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ	Fathah	A	A
إ	Kasrah	I	I
ؤ	Dammah	U	U

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

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
آي	Fathah	Ai	A dan I
أو	Fathah dan wau	Au	A dan U

Contoh:

كَيْفَ : *Kaifa*

هَوْلٌ : *Haula*

D. *Maddah*

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

Harakat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
نَا	Fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis di atas
يَا	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di atas
وَا	Ḍammah dan wau	ū	u dan garis di atas

Contoh:

مَاتَ : *Māta*

رَمَى : *Ramā*

قِيلَ : *Qīla*

يَمُوتُ : *Yamūtu*

E. *Ta Marbūṭah*

Transliterasi *ta marbūṭah* ada dua, yaitu: *ta marbūṭah* yang hidup atau mendapatkan harakat *fathah*, *kasrah*, dan *ḍammah*, transliterasinya adalah (t). sedangkan *ta marbūṭah* yang mati atau mendapatkan harakat sukun, transliterasinya adalah (h).

Kalau pada kata yang berakhir dengan *ta marbūṭah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbūṭah* itu transliterasikan dengan ha (h). Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *Rauḍah al-atfāl*
الْمَدِينَةُ الْفَضِيلَةُ : *Al-Madīnah al-faḍīlah*
الْحِكْمَةُ : *Al-Ḥikmah*

F. *Syaddah (Tasydīd)*

Syaddah atau *tasydīd* dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda *tasydīd* (ّ), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda *syaddah*. Contoh:

رَبَّنَا : *Rabbanā*
نَجِّنَا : *Najjainā*
الْحَقُّ : *Al-Ḥaqq*
الْحَجُّ : *Al-Ḥajj*
نُعَمَّ : *Nu''ima*
عُدُوْ : *'Aduwwu*

Jika huruf ber- *tasydīd* di akhir sebuah kata dan didahului oleh huruf berharakat kasrah (ِ), maka ia ditransliterasikan seperti huruf *maddah* (ī). Contoh:

عَلِيٍّ : *'Alī* (bukan *'Aliyy* atau *'Aly*)
عَرَبِيٍّ : *'Arobī* (bukan *'Arabiyy* atau *'Araby*)

G. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf *alif lam ma'arifah* (ال). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, *al-*, baik ketika ia diikuti oleh huruf *syamsiah* maupun huruf

qamariah. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikuti. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan garis mendatar (-). Contohnya:

الشمس : *al-syamsu* (bukan *asy-syamsu*)

الزَّلْزَلَةُ : *al-zalزالah* (bukan *az-zalزالah*)

الفَلْسَفَةُ : *al-falsafah*

الْبِلَادُ : *al-bilādu*

H. *Hamzah*

Aturan transliterasi huruf *hamzah* menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi *hamzah* yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila *hamzah* terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa *alif*. Contohnya:

تَأْمُرُونَ : *ta'murūna*

النَّوْءُ : *al-nau'*

شَيْءٌ : *syai'un*

أَمْرٌ : *umirtu*

I. Penulisan Kata Arab yang Lazim Digunakan Dalam Bahasa Indonesia

Kata, istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari pembendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata Alquran (dari al-Qur 'ān), sunnah, hadis, khusus

dan umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh:

Fī ẓilāl al-Qur'ān

Al-Sunnah qabl al-tadwīn

Al-'Ibārāt Fī 'Umūm al-Lafẓ lā bi khusūṣ al-sabab

J. Lafẓ Al-Jalālah (الله)

Kata “Allah” yang didahului partikel huruf *jarr* dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *muḍāf ilaih* (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah. Contoh:

دِينُ اللَّهِ : *dīnullāh*

Adapun *ta marbūṭah* di akhir kata yang disandarkan kepada *lafẓ al-jalālah*, ditransliterasi dengan huruf (t). Contoh:

هُمْ فِي رَحْمَةِ اللَّهِ : *hum fī raḥmatillāh*

K. Huruf Kapital

Walaupun sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (*All Caps*), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (*al-*), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal

nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (*Al-*). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang *al-*, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR). Contoh:

Wa mā Muḥammadun illā rasūl

Inna awwala baitin wuḍi‘a linnāsi lallaẓī bi Bakkata mubārakan

Syahru Ramaḍān al-laẓī unzila fīh al-Qur‘ān

Al-Gazālī Al-Munqiz min al-Ḍalā

Naṣīr al-Dīn al-Ṭūs

Abū Naṣr al-Farābī

Al-Gazālī

Al-Munqiz min al-Ḍalāl.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
BUKTI KONSULTASI	iii
PENGESAHAN SKRIPSI	iv
MOTTO	v
KATA PENGANTAR	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI	x
DAFTAR ISI	xvii
DAFTAR TABEL	xix
DAFTAR GAMBAR	xx
DAFTAR LAMPIRAN	xxi
ABSTRAK	xxii
ABSTRACT	xxiii
تجريد	xxiv
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Definisi Operasional.....	6
F. Sistematika Penulisan.....	9
BAB II	12
TINJAUAN PUSTAKA	12
A. Penelitian Terdahulu.....	12
B. Kerangka Teori.....	19

1. Perlindungan Konsumen.....	19
2. Teori Tanggung Jawab Mutlak (<i>Strict Liability</i>)	23
3. <i>Maqasid al-Syari'ah</i>	27
BAB III	32
METODE PENELITIAN	32
A. Jenis Penelitian.....	32
B. Pendekatan Penelitian	33
C. Lokasi Penelitian.....	34
D. Sumber Data.....	36
E. Metode Pengumpulan Data	42
F. Metode Pengolahan Data	45
BAB IV	48
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	48
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	48
B. Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Ojek Pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen	54
C. Tinjauan <i>Maqāṣid al-Syarī'ah</i> Terhadap Perlindungan Konsumen Penumpang Ojek Pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen.....	71
BAB V	80
KESIMPULAN DAN SARAN	80
A. Kesimpulan	80
B. Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA	82
LAMPIRAN-LAMPIRAN	88

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Penelitian Terdahulu.....	17
Tabel 2. Isu Hukum Dengan Komparasi Regulasi.....	29
Tabel 3. Daftar Informan.....	39
Tabel 4. Hasil Isu Hukum Dengan Komparasi Regulasi.....	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Ojek Melalui Tanjakan.....	2
Gambar 2. Ojek Melaui Turunan, Berisi Penumpang Anak Anak.....	2

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN I : Pedoman Wawancara.....	88
LAMPIRAN II : Dokumentasi Wawancara dan Observasi.....	90
LAMPIRAN III : Surat- Surat.....	96

ABSTRAK

Ahmad Nafis Muhfani, 220202110071. **Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqāṣid Al-Syarī'ah (Studi Di Twa Kawah Ijen Banyuwangi)** Skripsi. Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

Pembimbing: Kurniasih Bahagiati, M.H..

Kata kunci : Perlindungan Konsumen, Ojek Troli, *Maqāṣid al-Syarī'ah*, *Hifẓ al-Nafs*.

Fenomena transisi profesi penambang belerang menjadi penyedia jasa ojek troli di Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen telah menciptakan ekosistem ekonomi baru bagi masyarakat lokal. Namun, penggunaan sarana transportasi berupa modifikasi gerobak barang tanpa standar kelaikan mekanis di medan ekstrem memunculkan risiko keselamatan bagi wisatawan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk perlindungan konsumen terhadap penumpang ojek troli berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 (UUPK) serta mengevaluasinya melalui perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah*.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis-empiris dengan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian berada di TWA Kawah Ijen Banyuwangi. Sumber data primer diperoleh melalui wawancara semi terstruktur dengan pihak BKSDA Seksi Konservasi Wilayah V, pelaku usaha (penarik troli), dan wisatawan (penumpang). Teknik pengolahan data meliputi pemeriksaan data, klasifikasi, verifikasi, analisis, dan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: 1) Perlindungan konsumen terhadap penumpang ojek troli di TWA Kawah Ijen secara formal belum terpenuhi secara sistemik. Implementasi jaminan keamanan masih berada pada level tanggung jawab moral individual melalui perawatan mandiri (*self-maintenance*) oleh para penarik troli tanpa adanya parameter teknis resmi atau SOP tertulis dari pihak pengelola (BKSDA). Hal ini menyebabkan adanya *legal vacuum* (kekosongan hukum) terkait standardisasi keamanan armada. 2) Dalam perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah*, praktik perlindungan konsumen pada jasa ini telah memenuhi unsur *Hifẓ al-Māl* (penjagaan harta) melalui transparansi tarif dan akad lisan yang disepakati. Namun, unsur *Hifẓ al-Nafs* (penjagaan jiwa) masih berada pada tingkat *Hajiyyat* dan belum mencapai tingkat *Daruriyyat* karena faktor keselamatan jiwa belum menjadi prioritas utama melalui standardisasi alat angkut yang memadai. Penelitian ini merekomendasikan perlunya regulasi teknis dan standardisasi fisik troli oleh pihak BKSDA untuk menjamin kepastian hukum dan keselamatan nyawa.

ABSTRACT

Ahmad Nafis Muhfani, 220202110071. **Consumer Protection of Motorcycle Taxi Services Climbing Perspective Maqāṣid Al-Syarī'ah (Study in Twa Kawah Ijen Banyuwangi)** Thesis. Syariah Economic Law, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang.

Supervisor: Kurniasih Bahagiati, M.H..

Keywords: Consumer Protection, Motorcycle Taxis, *Maqāṣid al-Syarī'ah*, *Hifẓ al-Nafs*.

The phenomenon of the transition of the sulfur miner profession to a trolley motorcycle taxi service provider at the Ijen Crater Nature Tourism Park (TWA) has created a new economic ecosystem for the local community. However, the use of transportation facilities in the form of modifying freight carts without mechanical feasibility standards in extreme terrain raises safety risks for tourists. This study aims to analyze the form of consumer protection for trolley motorcycle taxi passengers based on Law Number 8 of 1999 (UUPK) and evaluate it through the perspective of *Maqāṣid al-Syarī'ah*.

This study uses a type of juridical-empirical research with a qualitative approach. The location of the research is at TWA Ijen Crater Banyuwangi. The primary data source was obtained through semi-structured interviews with the BKSDA Conservation Section Region V, business actors (trolley pullers), and tourists (passengers). Data processing techniques include data examination, classification, verification, analysis, and conclusion drawn.

The results of the study show that: 1) Consumer protection for trolley motorcycle taxi passengers at TWA Kawah Ijen has not been formally fulfilled systemically. The implementation of safety guarantees is still at the level of individual moral responsibility through *self-maintenance* by trolley pullers without official technical parameters or written SOPs from the management (BKSDA). This causes a *legal vacuum* related to the standardization of fleet security. 2) In the perspective of *Maqāṣid al-Syarī'ah*, the practice of consumer protection in this service has fulfilled the elements of *Hifẓ al-Māl* (protection of property) through the transparency of tariffs and agreed oral contracts. However, the element of *Hifẓ al-Nafs* (guardianship of the soul) is still at the level of *Hajiyyat* and has not reached the level of *Daruriyyat* because the factor of life safety has not been a top priority through the standardization of adequate means of transport. This study recommends the need for technical regulation and physical standardization of trolleys by the BKSDA to ensure legal certainty and life safety.

تجريدي

أحمد نفيس موحفاني، 220202110071. حماية المستهلك لخدمات سيارات الأجرة النارية التسلق منظور
مقاسيد السيارية (دراسة في توا كواه إيجن بانويانغي) أطروحة. قانون الأسرة الإسلامية، كلية
الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية في مالانغ.

المشرف: كورنياسيه بهاجياتي، ماجستير في الصحة البحرية.

الكلمات المفتاحية: حماية المستهلك، سيارات الأجرة النارية، مقاصد السيارية، الحفظة النفسية.

أدى انتقال مهنة منجم الكيريت إلى مزود خدمة سيارات أجرة بالدراجات النارية في منتزه إيجين
كريرتر للسياسة الطبيعية (TWA) إلى خلق نظام اقتصادي جديد للمجتمع المحلي. ومع ذلك، فإن استخدام
مرافق النقل على شكل تعديل عربات الشحن دون معايير جدوى ميكانيكية في تضاريس قاسية يرفع مخاطر
السلامة للسياح. تهدف هذه الدراسة إلى تحليل شكل حماية المستهلك لركاب سيارات الأجرة النارية الكهربائية
بناء على القانون رقم 8 لعام 1999 (UUPK) وتقييمه من منظور مشروع السارية.

تستخدم هذه الدراسة نوعاً من البحث القانوني التجريبي مع نهج نوعي. يقع موقع البحث في فوهة
TWA إيجين بانويانغي. تم الحصول على مصدر البيانات الأساسي من خلال مقابلات شبه منظمة مع قسم
الحفاظ على البيئة في منطقة الولاية الخامسة، والجهات الاقتصادية (سائقو العربات)، والسياح (الركاب).
تشمل تقنيات معالجة البيانات فحص البيانات، وتصنيفها، والتحقق، والتحليل، واستخلاص الاستنتاجات.

تظهر نتائج الدراسة أن: (1) حماية المستهلك لركاب سيارات الأجرة النارية في TWA Kawah
Ijen لم يتم الوفاء رسمياً بشكل نظامي. لا يزال تنفيذ ضمانات السلامة على مستوى المسؤولية الأخلاقية
الفردية من خلال الصيانة الذاتية من قبل سائبي التزام دون معايير تقنية رسمية أو إجراءات تشغيلية مكتوبة
من الإدارة (BKSDA). وهذا يسبب فراغاً قانونياً يتعلق بتوحيد أمن الأسطول. (2) من منظور مشروع
الرياضية، فإن ممارسة حماية المستهلك في هذه الخدمة حققت عناصر حماية الممتلكات من خلال شفافية
الرسوم والعقود الشفوية المتفق عليها. ومع ذلك، فإن عنصر الفسة النفسية لا يزال في مستوى الحجيات ولم
يصل إلى مستوى الدارورية لأن عامل سلامة الحياة لم يكن أولوية قصوى من خلال توحيد وسائل النقل
الكافية. توصي هذه الدراسة بالحاجة إلى تنظيم فني وتوحيد مادي للعربات من قبل هيئة إدارة العربات
البريطانية لضمان اليقين القانوني وسلامة الحياة.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen merupakan salah satu destinasi ekowisata berskala internasional yang secara administratif membentang di wilayah Kabupaten Banyuwangi dan Bondowoso. Peningkatan masif volume wisatawan ke kawah vulkanik ini telah melahirkan ekosistem ekonomi baru bagi masyarakat sekitar, salah satunya melalui pergeseran pola mata pencaharian para penambang belerang tradisional menjadi penyedia jasa transportasi yang dikenal dengan sebutan "ojek troli".¹ Fenomena transisi profesi ini secara empiris terbukti memberikan dampak positif berupa pemberdayaan ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat lokal.² Namun di balik maslahat ekonomi tersebut, praktik ojek troli di jalur pendakian Kawah Ijen menyimpan potensi bahaya fatal, mengingat sarana yang digunakan merupakan modifikasi gerobak angkut barang (industri) tanpa standar kelaikan

¹ Natasyah Nadilla dkk, "Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen Terhadap Perekonomian Dan Pola Mata Pencaharian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur", *Pediaqu : Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora*, No. 1 (2026): 1449

² Natasyah Nadilla dkk, "Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen Terhadap Perekonomian Dan Pola Mata Pencaharian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur", *Pediaqu : Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora*, No. 1 (2026): 1456

mekanis yang aman untuk mengangkut nyawa manusia di medan dengan kemiringan ekstrem.

Kegelisahan akademik (*academic anxiety*) dalam penelitian ini bertumpu pada benturan tajam antara urgensi pemberdayaan ekonomi masyarakat akar rumput dengan tingginya ancaman terhadap keselamatan jiwa pekerja dan juga wisatawan. Praktik ojek troli ini beroperasi bebas di area konservasi yang pengelolaannya menjadi otoritas institusi negara—dalam hal ini Balai Konservasi Sumber Daya Alam (BKSDA) dan Pemda setempat—di mana setiap pengunjung ditarik retribusi resmi.³ Secara fakta di lapangan, ojek troli tidak tersentuh regulasi teknis yang jelas mengenai standar uji pengereman, batas beban maksimal, maupun ketersediaan alat pelindung diri bagi penumpang. Ketiadaan standardisasi ini menjadikan ojek troli beroperasi di "wilayah abu-abu" yang minim mitigasi risiko.⁴



Gambar 1. Ojek melalui tanjakan



Gambar 2. Ojek melauai turunan, berisi penumpang anak anak

³ Fitriawati & Djoko Santoso Abi Suroso, "Penerapan Prinsip Ekowisata dalam Penyelenggaraan Pariwisata Alam di Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen", *JGG-Jurnal Green Growthdan Manajemen Lingkungan*, No. 1 (2022): 2

⁴ Avinda Distaniar Aulia & Suprianik, "Potensi Dan Peluang Pelaku Usaha di Taman Wisata Kawah Ijen Kabupaten Bondowoso", *KHIDMAH: Jurnal Pengabdian Masyarakat STIT Tanggamus*, No. 1 (2024): 32

Kondisi tersebut memunculkan *gap* penelitian yang nyata apabila dibenturkan dengan kewajiban hukum pengelola dan perlindungan konsumen. Secara yuridis, Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen secara tegas menjamin hak konsumen (wisatawan) atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.⁵ Dalam penyelenggaraan pariwisata alam, hierarki tanggung jawab mutlak (*strict liability*) terhadap perlindungan kawasan dan keselamatan pengunjung berada di tangan pengelola. Pembiaran operasional sarana angkut modifikasi ilegal di dalam yurisdiksi wisata berisiko memunculkan delik perbuatan melawan hukum (omisi) apabila terjadi kelalaian yang meregang nyawa wisatawan.⁶

Penelitian ini memiliki posisi (*state of the art*) yang jelas serta kebaruan (*novelty*) untuk mengisi kekosongan literatur terdahulu. Penelitian sebelumnya hanya berfokus pada transisi sosiologis dan perubahan mata pencaharian penambang Kawah Ijen, tanpa menyentuh aspek pertanggungjawaban hukum.⁷ Kajian mengenai perlindungan hukum ojek troli Kawah Ijen pernah diangkat oleh peneliti sebelumnya, namun murni terbatas pada kacamata hukum positif,

⁵ Ayub Fuja Eka Andi Lanata, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), <https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

⁶ Miracle Auryel Trifosa Tangka, "Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan di Lokasi Wisata," *Lex Administratum*, vol. 11 no. 1 (2023): 2

⁷ Natasyah Nadilla dkk, "Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen Terhadap Perekonomian Dan Pola Mata Pencaharian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur", *Pediaqu : Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora*, No. 1 (2026): 1449

bukan melalui instrumen analisis Hukum Syariah.⁸ Di sisi lain, literatur yang membahas pariwisata dalam bingkai *Maqāṣid al-Syarī'ah* sejauh ini masih terbelenggu pada isu pariwisata halal secara makro (akomodasi dan kuliner), dan belum diaplikasikan pada kasus wisata alam berisiko tinggi yang difasilitasi institusi negara.⁹

Penelitian ini hadir secara spesifik untuk menjahit *gap* tersebut dengan membedah batas-batas tanggung jawab pengelola TWA Kawah Ijen terhadap operasional ojek troli, serta mengevaluasinya menggunakan pisau analisis *Maqāṣid al-Syarī'ah*. Tujuan utamanya adalah merumuskan rekomendasi tata kelola ekowisata yang tidak hanya menghasilkan profit (*masalah mursalah*), tetapi juga terjamin kepastian hukumnya dan memenuhi unsur perlindungan jiwa (*Hifz al-Nafs*). Dengan demikian, penelitian dengan judul "Analisis Tanggung Jawab Pengelola Taman Wisata Alam Kawah Ijen terhadap Praktik Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqāṣid al-Syarī'ah (Studi di TWA Kawah Ijen Banyuwangi)" ini sangat penting dan mendesak untuk diteliti.

⁸ Ayub Fuja Eka Andi Lanata, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), <https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

⁹ Dede Al Mustaqim, "Strategi Pengembangan Pariwisata Halal Sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqhasid Syariah", *AB-JOIEC: AL-BAHJAH JOURNAL OF ISLAMIC ECONOMIC*, No. 1 (2023): 26

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan konsumen terhadap penumpang ojek pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen?
2. Bagaimana tinjauan *Maqāṣid al-Syarī'ah* terhadap perlindungan konsumen penumpang ojek pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis dan mendeskripsikan bentuk perlindungan konsumen serta pemenuhan hak dan keamanan bagi penumpang ojek pendakian TWA Kawah Ijen.
2. Untuk mengevaluasi praktik perlindungan keselamatan tersebut berdasarkan prinsip-prinsip *Maqasid al-Syariah*, khususnya mengenai perlindungan jiwa (*Hifz al-Nafs*).

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran bagi pengembangan keilmuan Hukum Ekonomi Syariah, khususnya dalam penerapan teori *Maqasid al-Syariah* pada sektor pariwisata yang memiliki risiko keselamatan tinggi. Selain itu, dapat menjadi referensi bagi akademisi dalam membedah relasi antara

pemberdayaan ekonomi masyarakat lokal dengan tanggung jawab hukum pengelola kawasan konservasi.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini dapat menjadi bahan evaluasi dan masukan bagi pengelola hal ini yaitu BKSDA/Pemerintah Daerah untuk merumuskan regulasi atau kebijakan teknis operasional yang menjamin keselamatan wisatawan tanpa mematikan ekonomi masyarakat. Penelitian ini juga diharapkan mampu meningkatkan kesadaran hukum akan pentingnya hak dan kewajiban bagi pelaku usaha dan wisatawan seperti yang tercantum pada undang-undang perlindungan konsumen.

E. Definisi Operasional

1. Perlindungan Konsumen

Perlindungan konsumen dalam penelitian ini adalah segala upaya yuridis dan praktis untuk menjamin adanya kepastian hukum demi melindungi hak-hak wisatawan selaku pengguna jasa.¹⁰ Fokus perlindungan konsumen dalam konteks ini mencakup pemenuhan hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan fisik (*vide* Pasal 4 huruf a UUPK), hak atas transparansi informasi tarif (*vide* Pasal 4 huruf c

¹⁰ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 1 angka 1.

UUPK), pelayanan adil tanpa diskriminasi (*vide* Pasal 4 huruf g UUPK), serta kepastian skema tanggung jawab mutlak (*strict liability*) dari pelaku usaha apabila terjadi kegagalan layanan di lapangan.¹¹

2. Jasa Ojek Pendakian (Ojek Troli)

Jasa ojek pendakian yang dimaksud dalam penelitian ini bukanlah kendaraan bermotor beroda dua pada umumnya, melainkan layanan jasa angkut manusia menggunakan sarana troli atau gerobak roda dua yang dimodifikasi sedemikian rupa menggunakan sistem pengereman manual (rem sepeda).¹² Jasa ini digerakkan sepenuhnya oleh tenaga manusia (disebut sebagai *driver* ojek troli) untuk memobilisasi wisatawan menyusuri jalur pendakian Gunung Ijen dengan imbalan berupa tarif sewa yang disepakati.

3. Pelaku Usaha

Pelaku usaha dalam penelitian ini adalah perseorangan (*driver* ojek troli) maupun kelompok penyedia jasa angkut yang mengomersialkan alat transportasi modifikasi di kawasan pariwisata,¹³ di mana secara kelembagaan lokal para pelaku usaha tersebut bernaung di bawah

¹¹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014): 12.

¹² Wawancara, Rusdi Santoso (Banyuwangi 23 April)

¹³ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 1 angka 3.

organisasi informal seperti Paguyuban Lokal maupun Koperasi di Kawasan Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen Banyuwangi.

4. Konsumen Jasa

Konsumen dalam penelitian ini adalah setiap orang—baik wisatawan domestik maupun mancanegara—yang menggunakan, menyewa, dan membayar tarif layanan jasa ojek pendakian (troli) di TWA Kawah Ijen untuk kepentingan pribadi (membantu mobilitas fisik mendaki atau turun gunung) dan tidak untuk diperdagangkan kembali.¹⁴

5. Maqāṣid al-Syarī‘ah

Maqāṣid al-Syarī‘ah dalam penelitian ini diposisikan sebagai pisau analisis hukum Islam (metodologi) untuk mengukur bobot kemaslahatan (*maṣlaḥah*) dan mitigasi kemudaratan (*maḥṣadah*) dari operasional ojek troli.¹⁵ Pengukuran difokuskan pada dua pilar utama *Daruriyyat* (kebutuhan primer):

- a. *Ḥifẓ al-Nafs* (Memelihara Jiwa): Digunakan untuk membedah sejauh mana standardisasi keselamatan armada troli dan SOP operasional

¹⁴ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 1 angka 2.

¹⁵ Asafri Jaya Bakri, *Konsep Maqashid Syariah Menurut Al-Syatibi* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 1996): 65.

mampu melindungi keselamatan nyawa wisatawan dari risiko kecelakaan fatal.

- b. *Ḥifẓ al-Māl* (Memelihara Harta): Digunakan untuk meninjau keadilan akad, kejelasan informasi tarif, serta sistem jaminan ganti rugi agar tidak ada pihak (konsumen) yang dirugikan secara finansial akibat kesewenang-wenangan sepihak.

6. Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen Banyuwangi

TWA Kawah Ijen dalam penelitian ini menetapkan batasan ruang lingkup lokasional (*locus penelitian*). Lokasi ini merupakan kawasan konservasi alam di bawah otoritas Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam (BBKSDA) Jawa Timur,¹⁶ yang memiliki karakteristik rute pendakian tanah dan berpasir dengan tingkat kemiringan ekstrem (berkisar antara 17 hingga 35 derajat), yang menjadi medan operasional satu-satunya bagi jasa ojek troli tersebut.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disusun secara sistematis untuk mempermudah pembahasan dan pemahaman terhadap permasalahan yang

¹⁶ Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Jawa Timur, *Profil Taman Wisata Alam Kawah Ijen* (Surabaya: BBKSDA Jatim, 2021)

diteliti. Adapun sistematika penulisan skripsi ini terdiri atas beberapa bab sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN, dalam bab ini merupakan bagian awal yang memberikan kerangka dasar penelitian. Di dalamnya memuat latar belakang masalah mengenai fenomena ojek troli di Kawah Ijen, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian (baik secara teoretis maupun praktis), definisi operasional, penelitian terdahulu sebagai bukti orisinalitas, metode penelitian, serta sistematika penulisan itu sendiri.

BAB II: KAJIAN PUSTAKA, dalam bab ini berisi landasan teori yang digunakan sebagai pisau analisis dalam membedah permasalahan. Pembahasan akan difokuskan pada tiga pilar utama:

1. Konsep Perlindungan Konsumen, Membahas UU No. 8 Tahun 1999, hak dan kewajiban konsumen/pelaku usaha, serta asas tanggung jawab hukum (*liability*).
2. Teori Maqāṣid al-Syarī'ah, Memfokuskan pada konsep *Dharuriyat al-Khams*, khususnya pemeliharaan jiwa (*Hifz al-Nafs*) dan pemeliharaan harta (*Hifz al-Mal*).

BAB III: METODE PENELITIAN, dalam bab ini menguraikan secara teknis prosedur penelitian yang dilakukan, meliputi jenis penelitian yuridis-empiris, pendekatan penelitian, lokasi penelitian di TWA Kawah Ijen, sumber

data (primer dan sekunder), metode pengumpulan data melalui wawancara dan observasi, serta teknik pengolahan dan analisis data.

BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN, dalam bab ini merupakan inti dari penelitian yang menjawab rumusan masalah. Pembahasan meliputi:

1. Gambaran Umum Lokasi, profil TWA Kawah Ijen dan mekanisme operasional jasa ojek pendakian (troli).
2. Analisis Praktik Perlindungan Konsumen, bagaimana implementasi hak keselamatan wisatawan dalam praktik ojek pendakian tersebut jika dikaitkan dengan regulasi yang ada.
3. Analisis Maqāṣid al-Syarī'ah, menelaah apakah jasa ojek pendakian tersebut sudah memenuhi kriteria kemaslahatan, khususnya dalam menjaga keselamatan nyawa (*Hifz al-Nafs*), dan keselamatan harta (*Hifz al-Mal*).

BAB V: PENUTUP, dalam bab terakhir ini berisi kesimpulan dari seluruh rangkaian penelitian yang telah dilakukan serta saran-saran konstruktif bagi pihak pengelola TWA Kawah Ijen (BKSDA), para pelaku jasa ojek, maupun bagi wisatawan demi terciptanya keamanan pariwisata yang sesuai dengan prinsip ekonomi Syariah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Peneliti akan memaparkan penelitian-penelitian sebelumnya yang mempunyai keterkaitan dengan judul skripsi ini. Yang bertujuan sebagai referensi peneliti dalam melakukan penelitian ini.

1. Penelitian dari Akwila Nathanael Odoh, dkk (2025) dengan judul "*Peran Lamborghini dalam Mendukung Aksesibilitas Wisata di Kawah Ijen*". Penelitian ini memiliki kesamaan lokasi dan objek penelitian (ojek troli yang sering disebut "Lamborghini"). Namun, penelitian Odoh lebih berfokus pada aspek sosiologi pariwisata dan aksesibilitas, sementara peneliti berfokus pada tanggung jawab hukum dan aspek keselamatan penumpang dalam tinjauan Syariah.¹⁷
2. Penelitian dari Wahyu Bagus Alamsyah (2025) berjudul "*Penetapan Upah dalam Layanan Ojek Pendakian Perspektif Teori Keadilan dan Etika Bisnis Islam (Studi di Pos Pendakian Gunung Butak Via Panderman Kota Batu)*". Persamaannya adalah sama-sama mengkaji jasa ojek pendakian

¹⁷ Akwila Nathanael Odoh dkk, "Peran Lamborghini dalam Mendukung Aksesibilitas Wisata di Kawah Ijen," *Gema Wisata: Jurnal Ilmiah Pariwisata*, vol. 21 no. 1 (2025): 366
<https://doi.org/10.56910/gemawisata.v21i1.717>

dalam koridor hukum ekonomi Syariah. Perbedaannya terletak pada lokasi studi (Gunung Butak) dan fokus kajian; Wahyu membahas mengenai keadilan upah, sedangkan peneliti membahas perlindungan keselamatan konsumen.¹⁸

3. Artikel jurnal oleh Aulia Urrohmah (2024) berjudul "*Pemberdayaan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Desa Berbasis Desa Wisata Perspektif Maqashid Syariah*". Persamaannya terletak pada penggunaan teori *Maqāṣid al-Syarī'ah* dalam konteks pariwisata. Perbedaannya, Aulia meneliti pemberdayaan ekonomi masyarakat desa secara umum di Pantai Lon Malang Madura, sedangkan peneliti secara spesifik membedah perlindungan jiwa (*Hifz al-Nafs*) pada jasa transportasi ekstrem.¹⁹
4. Penelitian Fitriawati (2022) dengan judul "*Penerapan Prinsip Ekowisata dalam Penyelenggaraan Pariwisata Alam di TWA Kawah Ijen*". Persamaan penelitian ini adalah lokasi penelitian di TWA Kawah Ijen. Perbedaannya, Fitriawati meninjau dari perspektif manajemen lingkungan dan prinsip ekowisata secara makro, sementara peneliti meninjau praktik

¹⁸ Wahyu Bagus Alamsyah, "Penetapan Upah Dalam Layanan Ojek Pendakian Prespektif Teori Keadilan Dan Etika Bisnis Islam (Studi Di Pos Pendakian Gunung Butak Via Panderman Kota Batu)" (Undergraduate thesis, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2025), <http://etheses.uin-malang.ac.id/id/eprint/76416>

¹⁹ Aulia Urrohmah dkk, "Pemberdayaan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Desa Wisata Perspektif Maqashid Syariah," *SYARIKAT : Jurnal Rumpun Ekonomi Syariah*, vol. 7 no. 2 (2024): 276

jasa ojek secara mikro melalui perspektif hukum perlindungan konsumen.²⁰

5. Penelitian oleh Natasyah Nadilla, dkk (2026) dalam artikel berjudul *“Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen terhadap Perekonomian dan Pola Mata Pencarian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur”*. Penelitian ini menyoroti bagaimana transisi mata pencarian masyarakat lokal dari penambang belerang menjadi pelaku wisata (termasuk penyedia jasa ojek/troli) meningkatkan taraf ekonomi mereka. Persamaannya adalah lokasi penelitian di Kawah Ijen. Perbedaannya, penelitian Nadilla berfokus pada dampak sosiologi-ekonomi makro, sementara peneliti berfokus pada perlindungan hukum konsumen secara mikro.²¹
6. Penelitian Dede Al Mustaqim (2023) yang berjudul *“Strategi Pengembangan Pariwisata Halal sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqashid Syariah”*. Penelitian ini memiliki kesamaan dalam penggunaan instrumen teori *Maqāṣid al-Syarī‘ah*. Namun, perbedaannya terletak pada ruang lingkup kajian; Dede membahas strategi pariwisata halal secara luas untuk pertumbuhan ekonomi berkelanjutan, sedangkan peneliti menggunakan *Maqāṣid al-*

²⁰ Fitriawati, Djoko Santoso Abi Suroso, “Penerapan Prinsip Ekowisata dalam Penyelenggaraan Pariwisata Alam di TWA Kawah Ijen,” *JGG-Jurnal Green Growth dan Manajemen Lingkungan*, vol. 12 no. 1(2022): 17 <https://doi.org/10.21009/jgg.121.01>

²¹ Natasyah Nadilla dkk, “Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen terhadap Perekonomian dan Pola Mata Pencarian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur,” *Pediaqu : Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora*, vol. 5 no. 1 (2025): 1458 <https://publisherqu.com/index.php/pediaqu>

Syari'ah khusus untuk membedah aspek perlindungan jiwa (*Hifz al-Nafs*) dalam jasa transportasi ekstrem.²²

7. Penelitian Miracle Auryel Trifosa Tangka (2023) dengan judul “*Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan di Lokasi Wisata*”. Persamaannya adalah fokus pada isu keselamatan wisatawan dan tanggung jawab hukum pengelola. Perbedaannya, Tangka menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan basis UU Kepariwisata secara umum untuk segala jenis kecelakaan di lokasi wisata, sedangkan peneliti lebih spesifik pada risiko jasa ojek pendakian dengan pisau analisis hukum ekonomi Syariah.²³
8. Artikel oleh Avinda Distaniar Aulia dan Suprianik (2024) berjudul “*Potensi Dan Peluang Pelaku Usaha di Taman Wisata Kawah Ijen Kabupaten Bondowoso*”. Penelitian ini memiliki kesamaan lokasi studi di Kawah Ijen. Perbedaannya, penelitian ini mengeksplorasi peluang bisnis dan strategi pengembangan bagi pelaku usaha (homestay, restoran, dll), sementara penelitian peneliti berfokus pada mitigasi risiko hukum dan perlindungan bagi pengguna jasa ojek.²⁴

²² Dede Al Mustaqim, “Strategi Pengembangan Pariwisata Halal sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqashid Syariah,” *AB-JOIEC : AL-BAHJAH JOURNAL OF ISLAMIC ECONOMICS*, vol. 1 no. 1 (2023): 41 <https://10.61553/abjoiec.v1i1.22>

²³ Miracle Auryel Trifosa Tangka, “Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan di Lokasi Wisata,” *Lex Administratum*, vol. 11 no. 1 (2023)

²⁴ Avinda Distaniar Aulia dan Suprianik, “Potensi Dan Peluang Pelaku Usaha di Taman Wisata Kawah Ijen Kabupaten Bondowoso,” *KHIDMAH: Jurnal Pengabdian Masyarakat STIT Tanggamus*, vol. 2 no. 1 (2024): 32

9. Artikel oleh Puja Ansari (2024) dalam skripsinya yang berjudul “*Analisis Wisata Halal dalam Perspektif Maqashid Syariah dan Fatwa DSN-MUI Nomor 108/DSN-MUI/X/2016 (Suatu Penelitian di Objek Wisata Tuan Tapa)*”. Persamaan penelitian ini dengan penelitian peneliti adalah penggunaan teori *Maqāṣid al-Syarī‘ah* sebagai pisau analisis utama untuk mengevaluasi sebuah objek wisata. Perbedaannya terletak pada 16okas kajian dan 16okasi; Puja Ansari berfokus pada standarisasi “Wisata Halal” dan implementasi Fatwa DSN-MUI di objek wisata Tuan Tapa (Aceh Selatan), sedangkan peneliti lebih spesifik pada aspek “Perlindungan Konsumen” dan keselamatan jiwa (*Hifẓ al-Nafs*) pada jasa ojek pendakian di TWA Kawah Ijen.²⁵

²⁵ Puja Ansari, “Analisis Wisata Halal Dalam Perspektif Maqashid Syariah Dan Fatwa Dsn-Mui Nomor 108/Dsn-Mui/X/2016 (Suatu Penelitian Di Objek Wisata Tuan Tapa),” (2024): 65

Tabel 1.

Penelitian Terdahulu

No	Nama Penulis	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Puja Ansari (2024)	Analisis Wisata Halal dalam Perspektif Maqashid Syariah dan Fatwa DSN-MUI Nomor 108/DSN-MUI/X/2016	Menggunakan perspektif Maqāsid al-Syarī'ah dalam sektor pariwisata.	Fokus pada konsep Wisata Halal di Aceh, peneliti pada Perlindungan Konsumen di Ijen.
2	Akwila Nathanael Odoh, dkk (2025)	Peran Lamborghini dalam Mendukung Aksesibilitas Wisata di Kawah Ijen	Lokasi (Ijen) dan objek transportasi troli.	Fokus pada aksesibilitas dan sosiologi, peneliti pada tanggung jawab hukum.
3	Wahyu Bagus Alamsyah (2025)	Penetapan Upah dalam Layanan Ojek Pendakian Perspektif Teori Keadilan dan Etika Bisnis Islam	Membahas jasa ojek pendakian dalam koridor hukum Islam.	Lokasi di Gunung Butak. Fokus pada keadilan upah, peneliti pada keselamatan konsumen.
4	Aulia Urrohmah (2024)	Pemberdayaan Sosial dan Ekonomi Masyarakat... Perspektif Maqashid Syariah	Menggunakan teori Maqāsid al-Syarī'ah untuk objek wisata.	Lokasi di Madura. Fokus pada pemberdayaan ekonomi, peneliti pada perlindungan jiwa.
5	Fitriawati (2022)	Penerapan Prinsip Ekowisata dalam Penyelenggaraan Pariwisata Alam	Lokasi penelitian sama (TWA Kawah Ijen).	Fokus pada manajemen ekowisata, peneliti pada

		di TWA Kawah Ijen		aspek yuridis konsumen.
6	Natasyah Nadilla (2026)	Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen terhadap Perekonomian...	Lokasi penelitian sama (Ijen).	Fokus pada dampak mata pencaharian, peneliti pada aspek perlindungan hukum.
7	Dede Al Mustaqim (2023)	Strategi Pengembangan Pariwisata Halal... Berbasis Maqashid Syariah	Menggunakan instrumen Maqāsid al-Syarī'ah.	Fokus pada strategi makro ekonomi, peneliti pada perlindungan konsumen mikro.
8	Miracle Auryel Tangka (2023)	Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan	Fokus pada keselamatan dan tanggung jawab hukum.	Pendekatan yuridis normatif, peneliti menggunakan perspektif Syariah.
9	Avinda Distaniar Aulia (2024)	Potensi Dan Peluang Pelaku Usaha di Taman Wisata Kawah Ijen	Lokasi penelitian sama (Ijen).	Fokus pada peluang bisnis, peneliti pada perlindungan hukum konsumen.
10	Nurlaila Azizah (2025)	Problematika Implementasi Standar Alat Keselamatan Usaha Aktivitas Wisata Air Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen dan Maqasid Syariah (Studi Pada Aktivitas Wisata Berperahu di	Menggunakan pendekatan UU Perlindungan Konsumen dan Maqasid Syariah. Jenis penelitian lapangan (Empiris)	Pada objek wisata, Nurlaila meneliti wisata air (kapal), sedangkan penelitian ini meneliti wisata pendakian (ojek troli). Dan pada regulasi yang

		Pantai Sendang Biru)		diambil, Nurlaila mengacu pada standar keselamatan pelayaran.
--	--	----------------------	--	---

B. Kerangka Teori

1. Perlindungan Konsumen

Perlindungan konsumen merupakan aspek penting dalam sistem hukum yang bertujuan untuk menjamin hak-hak konsumen dalam memperoleh barang dan/atau jasa secara aman, adil, dan berkepastian hukum. Di Indonesia, perlindungan konsumen diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) yang menjadi dasar hukum utama dalam hubungan antara konsumen dan pelaku usaha.²⁶

Secara konseptual, perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.²⁷ Dalam konteks ini, konsumen memiliki posisi yang cenderung lebih lemah dibandingkan pelaku usaha, sehingga diperlukan regulasi yang mampu menciptakan keseimbangan. Hal ini sejalan dengan

²⁶ Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

²⁷ Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

asas perlindungan konsumen, yaitu asas manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan, serta kepastian hukum.²⁸

Hak-hak konsumen yang diatur dalam UUPK meliputi hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan barang dan/atau jasa, hak untuk memperoleh informasi yang benar, serta hak untuk mendapatkan ganti rugi apabila mengalami kerugian.²⁹ Dalam konteks jasa ojek pendakian Kawah Ijen, hak atas keselamatan menjadi sangat krusial mengingat tingginya risiko yang dihadapi wisatawan.

Di sisi lain, pelaku usaha memiliki kewajiban untuk beritikad baik, memberikan informasi yang benar, serta menjamin mutu dan keamanan jasa yang diberikan.³⁰ Hal ini menunjukkan bahwa tanggung jawab pelaku usaha tidak hanya terbatas pada penyediaan jasa, tetapi juga mencakup perlindungan terhadap konsumen dari potensi kerugian.

Dalam teori hukum, tanggung jawab pelaku usaha dapat dianalisis melalui prinsip *strict liability*, yaitu tanggung jawab tanpa perlu pembuktian kesalahan.³¹ Prinsip ini relevan dalam aktivitas berisiko tinggi seperti ojek pendakian, di mana keselamatan konsumen harus menjadi prioritas utama.

²⁸ Pasal 2 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

²⁹ Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

³⁰ Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

³¹ Hulman Panjaitan, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Jala Permata Aksara, 2021), 130.

Namun demikian, dalam praktik ojek pendakian Kawah Ijen, hubungan antara konsumen dan pelaku usaha masih bersifat informal dan belum memiliki standar perlindungan yang jelas. Hal ini menyebabkan lemahnya posisi konsumen apabila terjadi kecelakaan atau kerugian. Dengan demikian, teori perlindungan konsumen digunakan dalam penelitian ini untuk menganalisis sejauh mana praktik ojek pendakian telah memenuhi prinsip-prinsip perlindungan hukum.

Adapun UUPK Pasal 4 sebagai berikut.

Hak konsumen adalah:

- a. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- e. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;

- g. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.³²

Adapun kewajiban pelaku usaha dalam UUPK Pasal 7 sebagai berikut:

- a. beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan;
- c. memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan

³² Pasal 4 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan;

- f. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- g. memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

2. Teori Tanggung Jawab Mutlak (*Strict Liability*)

Dalam doktrin hukum perlindungan konsumen modern, teori tanggung jawab mutlak (strict liability) merupakan pilar utama yang menggeser asas hukum klasik caveat emptor (konsumen yang harus berhati-hati) menjadi caveat venditor (pelaku usaha yang harus bertanggung jawab).³³ Secara konseptual, strict liability diartikan sebagai prinsip pertanggungjawaban di mana pelaku usaha wajib memikul tanggung jawab penuh atas segala kerugian yang dialami oleh konsumen akibat cacat produk atau cacat layanan jasa, tanpa perlu membuktikan ada

³³ C. T. S. Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: Sinar Grafika, 2022): 58.

atau tidaknya unsur kesalahan (*fault/negligence/schuld*) pada diri pelaku usaha tersebut.³⁴

Penerapan *strict liability* dalam hukum keperdataan tidak lahir secara instan, melainkan didasarkan pada pertimbangan sosiologis dan ekonomis yang matang demi menegakkan keadilan substantif. Terdapat beberapa landasan filosofis di balik doktrin ini:

1. Teori Menanggung Risiko (*Risk-Bearing Theory*), pelaku usaha adalah pihak yang menciptakan risiko bahaya melalui aktivitas usahanya demi memperoleh keuntungan finansial (*profit*). Oleh karena itu, sudah sepatutnya demi hukum, pihak yang mengantongi keuntungan dari risiko tersebut juga menjadi pihak yang memikul beban biaya kerugian apabila risiko tersebut menjelma menjadi kecelakaan nyata bagi konsumen.³⁵
2. Asimetri Informasi dan Posisi Tawar (*Information Asymmetry & Inequality of Bargaining Power*) yakni konsumen berada pada posisi yang sangat lemah karena tidak memiliki akses pengetahuan teknis mengenai kelaikan mekanis atau keselamatan dari sarana yang disediakan pelaku usaha. Sangat tidak adil jika konsumen yang tidak

³⁴ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, ed. rev. (Jakarta: Grasindo, 2006): 104.

³⁵ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2014): 120.

tahu-menahu secara teknis dipaksa membuktikan kelalaian internal pelaku usaha di pengadilan.³⁶

3. Teori Kantong Tebal (*Deep Pocket Theory*) adalah pelaku usaha secara kapasitas ekonomi dinilai lebih mampu memikul beban kerugian atau mengasuransikan risiko usahanya dibandingkan konsumen perorangan yang harus menanggung beban cedera fisik atau kematian secara sepihak.

Dalam hukum positif Indonesia, prinsip tanggung jawab mutlak secara tegas diakomodasi dalam Pasal 19 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Pasal ini menyatakan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.³⁷

Meskipun dalam teks pasal tersebut tidak tertulis frasa "tanggung jawab mutlak" secara eksplisit, para ahli hukum perlindungan konsumen sepakat bahwa rumusan Pasal 19 UUPK menganut substansi *strict liability*. Hal ini dikarenakan ketentuan tersebut langsung menetapkan kewajiban ganti rugi seketika setelah terjadi kerugian pada konsumen. Satu-satunya celah bagi pelaku usaha untuk bebas dari tuntutan hukum

³⁶ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, ed. rev. (Jakarta: Grasindo, 2006): 108.

³⁷ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 19 ayat (1).

adalah jika pelaku usaha mampu membuktikan bahwa kerugian tersebut murni terjadi akibat kesalahan dan kelalaian konsumen itu sendiri (*contributory negligence*) atau karena faktor *force majeure* (keadaan memaksa) di luar kendali manusia.³⁸

Dalam konteks penyediaan Jasa Ojek Pendakian (troli) di Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen Banyuwangi, penerapan prinsip *strict liability* menjadi batasan hukum yang esensial dan mutlak diperlukan. Mengingat medan geografis pendakian Kawah Ijen memiliki tingkat kerawanan fisik yang sangat ekstrem (kemiringan jalur curam) serta sarana angkut manusia yang digunakan berupa armada modifikasi manual, maka operasional jasa ini dikategorikan sebagai aktivitas usaha berisiko tinggi (*high-risk activity*).

Berdasarkan teori *strict liability*, jika terjadi insiden kecelakaan atau kegagalan sistem pengereman troli yang mengakibatkan wisatawan cedera, pihak pelaku usaha (driver troli bersama paguyuban/koperasi yang menaunginya) secara otomatis demi hukum bertanggung jawab penuh memberikan ganti rugi materiil maupun medis. Pelaku usaha tidak dapat melepaskan tanggung jawab atau beralih dengan asas "kesepakatan lisan"

³⁸ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2014): 125.

atau "risiko sukarela dari pendaki", karena jaminan keselamatan nyawa konsumen dilindungi secara mutlak oleh hukum nasional.³⁹

3. *Maqasid al-Syari'ah*

Maqāsid al-syarī'ah merupakan konsep yang menjelaskan tujuan utama ditetapkannya hukum Islam, yaitu untuk mewujudkan kemaslahatan dan mencegah kemudharatan.⁴⁰ Konsep ini dikembangkan oleh ulama seperti Al-Syatibi dan menjadi dasar dalam memahami hukum Islam secara kontekstual. Maqāsid al-syarī'ah terdiri dari lima tujuan utama, yaitu perlindungan terhadap agama (*ḥifẓ al-dīn*), jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), akal (*ḥifẓ al-‘aql*), keturunan (*ḥifẓ al-nasl*), dan harta (*ḥifẓ al-māl*).⁴¹ Dalam penelitian ini, fokus utama adalah pada perlindungan jiwa dan harta.

Prinsip *ḥifẓ al-nafs* menekankan pentingnya menjaga keselamatan manusia. Dalam konteks ojek pendakian, hal ini berarti bahwa setiap aktivitas harus menjamin keselamatan pengguna jasa.⁴² Jika terdapat praktik yang berisiko tinggi tanpa perlindungan yang memadai, maka hal

³⁹ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Jakarta: Sinar Grafika, 2014): 62.

⁴⁰ Moh. Toriquddin, "Teori Maqāshid Syarī'ah Perspektif Al-Syatibi," *De Jure: Jurnal Hukum dan Syariah*, vol. 6 no. 1(2014): 33 <https://doi.org/10.18860/j-fsh.v6i1.3190>

⁴¹ Suhaimi dkk, "AL-MAQĀSHID AL-SYARĪ'AH; Teori dan Implementasi," *Sahaja: Journal Sharia and Humanities*, vol. 2 no. 1(2023): 162 <https://doi.org/10.61159/sahaja.v2i1.13>

⁴² Dede Al Mustaqim, "Strategi Pengembangan Pariwisata Halal Sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqashid Syariah," *AB-JOIEC : AL-BAHJAH JOURNAL OF ISLAMIC ECONOMICS*, vol. 1 no. 1(2023): 31 <https://doi.org/10.61553/abjoiec.v1i1.20>

tersebut bertentangan dengan maqāṣid. Sementara itu, prinsip *ḥifẓ al-māl* berkaitan dengan perlindungan terhadap harta. Dalam praktik jasa transportasi, hal ini mencakup perlindungan terhadap kerugian finansial akibat layanan yang tidak sesuai atau kecelakaan.⁴³ Selain itu, maqāṣid juga menekankan prinsip keadilan (*‘adl*) dan kemaslahatan (*maslahah*). Keadilan menuntut adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban, sedangkan kemaslahatan menekankan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat.⁴⁴

Dalam konteks ojek pendakian Kawah Ijen, pendekatan maqāṣid digunakan untuk menilai apakah praktik tersebut telah memberikan manfaat yang optimal tanpa menimbulkan kerugian bagi pihak tertentu. Jika tidak, maka diperlukan perbaikan sistem perlindungan hukum agar sesuai dengan prinsip syariah. Dengan demikian, maqāṣid al-syarī‘ah menjadi landasan filosofis dalam penelitian ini untuk menilai praktik ojek pendakian tidak hanya dari aspek hukum positif, tetapi juga dari nilai-nilai keadilan dan kemaslahatan dalam Islam.

⁴³ Dede Al Mustaqim, “Strategi Pengembangan Pariwisata Halal Sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqashid Syariah,” *AB-JOIEC : AL-BAHJAH JOURNAL OF ISLAMIC ECONOMICS*, vol. 1 no. 1(2023): 32 <https://doi.org/10.61553/abjoiec.v1i1.20>

⁴⁴ Dede Al Mustaqim, “Strategi Pengembangan Pariwisata Halal Sebagai Pendorong Ekonomi Berkelanjutan Berbasis Maqashid Syariah,” *AB-JOIEC : AL-BAHJAH JOURNAL OF ISLAMIC ECONOMICS*, vol. 1 no. 1(2023): 30 <https://doi.org/10.61553/abjoiec.v1i1.20>

Tabel 2.

Isu Hukum Dengan Komparasi Regulasi

No	Isu Hukum	Peraturan Utama (UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen / UUPK)	Peraturan Pembanding / Terkait Lainnya
1.	Standardisasi Keselamatan Alat Angkut (Armada Troli)	Pasal 4 huruf a: Hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.	UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ (Pasal 141): Mengatur kewajiban uji kelaikan kendaraan (KIR) untuk angkutan umum.
		Pasal 7 huruf d: Pelaku usaha wajib menjamin mutu jasa berdasarkan ketentuan standar mutu jasa yang berlaku.	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataa (Pasal 26 huruf d): Pengusaha pariwisata wajib memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan.
2.	Transparansi Informasi Tarif dan Batas Muatan	Pasal 4 huruf c: Hak konsumen atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataa (Pasal 26 huruf a): Wajib menyediakan informasi akurat mengenai fasilitas, sarana, dan pelayanan pariwisata.
3.	Skema Pertanggungjawaban	Pasal 4 huruf h: Hak mendapat	UU No. 10 Tahun 2009

	Ganti Rugi Jasa (<i>Liability/Dhaman</i>)	kompensasi/ganti rugi. Pasal 7 huruf f & g: Kewajiban pelaku usaha memberi ganti rugi akibat penggunaan jasa yang diperdagangkan.	tentang Kepariwisataan (Pasal 26 huruf e): Pengusaha wajib memberikan perlindungan asuransi pada kegiatan pariwisata berisiko tinggi.
4.	Otoritas Pengawasan dan Mitigasi Risiko Pengelola	Hubungan hukum pengelola kawasan yang menarik retribusi tiket masuk pariwisata dengan kewajiban perlindungan konsumen umum.	Permen LHK No. P.8/2021 tentang Pemanfaatan Jasa Lingkungan Wisata Alam di Kawasan Konservasi: Otoritas BKSDA wajib melaksanakan perlindungan dan keselamatan pengunjung.
5.	Ketiadaan Mekanisme Penanganan Keluhan dan Pengaduan Konsumen (<i>Grievance Redress Mechanism</i>)	Pasal 4 huruf d: Hak konsumen untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.	UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Pasal 36): Penyelenggara pelayanan wajib menyediakan sarana pengaduan dan menugaskan pelaksana yang kompeten. UU No. 10 Tahun 2009

			tentang Kepariwisataaan (Pasal 26): Kewajiban pengusaha menciptakan suasana aman dan nyaman.
6.	Standardisasi Pelayanan Adil, Jujur, dan Bebas Diskriminasi (Praktik <i>Cherry-Picking</i> Penumpang)	Pasal 4 huruf g: Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan (Pasal 20 huruf c): Wisatawan berhak mendapatkan pelayanan yang tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, ras, antargolongan, jender, atau status sosial-ekonomi.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu hukum empiris atau studi lapangan. Penelitian yuridis empiris merupakan pendekatan yang mengombinasikan metode penelitian hukum dengan pengamatan terhadap fenomena sosial yang ada di masyarakat. Penelitian ini tidak hanya berfokus pada ketentuan hukum yang berlaku, tetapi juga menilai dampak implementasi hukum tersebut terhadap perilaku dan interaksi sosial di lapangan. Oleh karena itu, permasalahan yang dikaji dalam penelitian yuridis empiris selalu terkait erat dengan aspek sosial, termasuk faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan atau kegagalan penerapan suatu aturan hukum.

Penelitian ini berfokus pada upaya peneliti dalam melihat bagaimana implementasi Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Maqasid Syariah diterapkan secara nyata pada praktik Ojek Troli pendakian Kawah Ijen.

B. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah metode penelitian yang berupaya memahami hukum melalui observasi empiris, terutama dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek penelitian. Melalui pendekatan ini, peneliti bermaksud menelaah efektivitas hukum dengan cara mengkomparasikan realitas pengawasan di lapangan dengan ketentuan normatif yang berlaku, khususnya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Metode kualitatif digunakan karena metode lebih mudah diterapkan dengan keadaan nyata di dalam masyarakat dan berfungsi sebagai aspek pendukung mengidentifikasi dan menggolongkan temuan non hukum untuk keperluan penelitian atau penulisan hukum.⁴⁵ Penelitian ini bersifat deskriptif analitis, dengan mengungkapkan peraturan perundang-undangan yang dikaitkan dengan teori-teori hukum sebagai objek penelitian.⁴⁶

Selanjutnya, peneliti juga menggunakan pendekatan konseptual yang mana untuk menerapkan prinsip-prinsip Maqasid al-Syari'ah, terutama konsep Hifz al Nafs (Menjaga Jiwa) dan Hifz al Mal (Menjaga Harta), sebagai standar evaluasi terhadap praktik jasa tersebut.

⁴⁵ Ali, *METODE PENELITIAN HUKUM*, hal 105

⁴⁶ Ali, *METODE PENELITIAN HUKUM*, hal 105-106

C. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Banyuwangi, tepatnya di Taman Wisata Alam Kawah Ijen. Pemilihan Lokasi ini didasarkan pada ramainya tingkat wisatawan yang berkunjung disana, didukung juga tidak adanya regulasi tentang keselamatan praktik ojek troli tersebut.

Secara spesifik, lokasi penelitian difokuskan pada tiga lokasi utama untuk memperoleh data:

1. TWA Kawah Ijen

Lokasi atau tempat utama pada penelitian ini yaitu di TWA Kawah Ijen Kabupaten Banyuwangi yang berlokasi di perbatasan antara Kabupaten Banyuwangi dan Kabupaten Bondowoso.

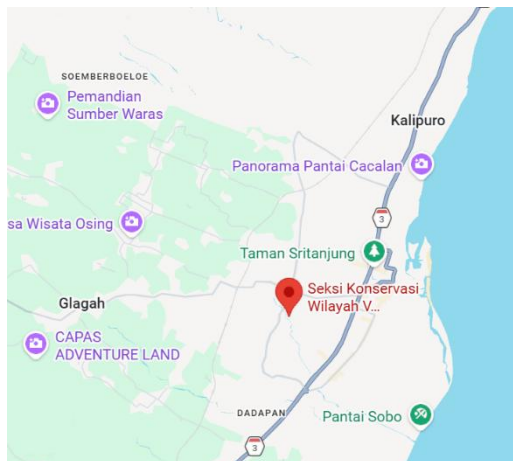


Gambar 3. Denah Lokasi TWA Kawah

Alasan pemilihan lokasi ini karena berkaitan langsung dengan permasalahan yang dibahas yakni Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqāsid Al-Syarī‘ah

2. Kantor Seksi Konservasi Wilayah V Jawa Timur

Lokasi lain pada penelitian ini yakni Kantor Seksi Konservasi Wilayah V Jawa Timur yang berlokasi di Lingkungan Cuking Rw., Mojopanggung, Kec. Giri, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur 68425.



Gambar 4. Denah Lokasi Kantor Seksi Konservasi Wilayah V Jawa Timur

Pemilihan TWA Kawah Ijen didasarkan pada kedudukan Seksi Konservasi Wilayah V Banyuwangi sebagai otoritas pengelola berdasarkan Permen LHK No. P.8/2021. Mengingat SKW V memiliki kewenangan dalam Pemanfaatan Jasa Lingkungan dan Wisata Alam serta Perlindungan Pengunjung, peneliti ingin mengkaji sejauh mana

implementasi tugas tersebut dalam melindungi konsumen jasa ojek pendakian yang memiliki risiko tinggi, sehingga tercipta kemaslahatan sesuai prinsip Maqāṣid al-Syarī‘ah.

D. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Data Primer

Sumber data primer adalah data utama yang diperoleh secara langsung dari lapangan atau sumber pertama oleh peneliti, yang dilakukan melalui metode wawancara mendalam, dan observasi langsung.⁴⁷ Dalam penelitian ini, penentuan narasumber atau informan dilakukan dengan menggunakan teknik *Purposive Sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan dan kriteria tertentu.⁴⁸ Adapun kriteria yang menetapkan alasan mengapa peneliti mengambil sampel para narasumber tersebut adalah sebagai berikut:

⁴⁷ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2022): 106.

⁴⁸ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2019): 218.

a. **Pihak Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam (BBKSDA) Jawa Timur (Seksi Konservasi Wilayah V):**

Pihak BBKSDA dipilih selaku otoritas resmi pemangku kawasan pariwisata TWA Kawah Ijen. Otoritas ini memiliki data administratif, legalitas formil, serta fungsi regulasi dan pengawasan langsung terhadap masuknya pihak ketiga (paguyuban ojek troli) di dalam kawasan konservasi, sehingga sangat kompeten untuk memberikan data mengenai kebijakan mitigasi risiko keselamatan pengunjung.⁴⁹

b. **Pengurus Paguyuban/Koperasi Ojek Troli Kawah Ijen:**

Pengurus paguyuban dipilih karena bertindak sebagai representasi kolektif dari para pelaku usaha. Mereka memiliki pemahaman komprehensif mengenai tata tertib internal, mekanisme iuran jaminan sosial, penentuan standardisasi tarif sewa, serta manajemen organisasi para *driver* ojek pendakian di lapangan.⁵⁰

⁴⁹ Indonesia, *Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor P.8/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2021 tentang Pemanfaatan Jasa Lingkungan Wisata Alam di Kawasan Konservasi*, Peraturan Menteri LHK No. P.8/2021, BN No. 250 Tahun 2021

⁵⁰ Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 5 Mei 2026)

c. **Para Pelaku Usaha (*Driver* Ojek Troli):**

Driver ojek troli merupakan subjek hukum utama yang memproduksi dan mengoperasikan layanan jasa angkut tersebut secara langsung di medan ekstrem. Mereka dipilih sebagai sampel karena mengalami langsung dinamika operasional, memahami kelaikan mekanis pengereman sarana gerobak/troli, dan menjadi pihak yang memikul beban tanggung jawab hukum mutlak (*strict liability*) secara langsung di lapangan apabila terjadi insiden darurat pada wisatawan.

d. **Konsumen Jasa (Wisatawan Domestik maupun Mancanegara):**

Wisatawan yang menyewa jasa ojek pendakian merupakan subjek hukum yang hak-hak keperdataannya dilindungi secara mutlak oleh Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK). Alasan pemilihan wisatawan sebagai informan adalah untuk mendapatkan data secara objektif mengenai pemenuhan hak atas keamanan fisik, transparansi informasi harga, serta

perlakuan adil (non-diskriminatif) yang mereka terima selama pemanfaatan jasa ojek troli tersebut.⁵¹

Melalui klasifikasi narasumber di atas, peneliti dapat memperoleh data yang valid, seimbang (*triangulasi data*), dan komprehensif, baik dari sudut pandang regulator (BBKSDA), penyedia jasa (*driver* dan paguyuban), maupun pengguna jasa (wisatawan), sehingga analisis hukum perlindungan konsumen dan perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah* dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Adapun informan yang akan dilibatkan dalam penelitian ini antara lain :

Tabel 3.
Daftar Informan

No	Narasumber	Keterangan
1	Dwi Putro	Kepala SKW 5
2	Eka Heryadi	Bidtek Jatim
3	Rusdi Santoso	Karest Kawah Ijen
4	Sutrisno	Penarik Ojek Troli
5	Hasan	Penarik Ojek Troli
6	Bondan	Penarik Ojek Troli
7	Fatah	Penumpang Troli

⁵¹ Indonesia, *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, UU No. 8 Tahun 1999, LN No. 42 Tahun 1999, TLN No. 3821, Pasal 4 huruf a, c, d, dan g.

Dalam penelitian hukum empiris yang bersifat kualitatif (*field research*) ini, penentuan jumlah informan tidak didasarkan pada perhitungan statistik, persentase, atau rumus representasi populasi (seperti rumus Slovin). Peneliti menggunakan teknik *Purposive Sampling* yang dikombinasikan dengan prinsip Saturasi Data (Asas Kejenuhan Data).⁵²

Alasan metodologis mengapa jumlah informan dalam penelitian ini dibatasi dan ditetapkan sebanyak 7 orang informan yang terdiri dari 2 pihak BBKSDA Jatim, 1 pengurus paguyuban/koperasi, 4 *driver* ojek troli, dan 1 wisatawan adalah karena pengumpulan data lapangan telah mencapai Titik Jenuh (*Data Saturation*).⁵³

Makna dari pencapaian titik jenuh data dalam sampling kualitatif ini adalah:

- a. Redundansi Informasi: Ketika peneliti melakukan wawancara mendalam (*in-depth interview*) kepada informan berikutnya dalam rumpun kelompok yang sama (misalnya sesama *driver* ojek troli atau sesama wisatawan), informasi, jawaban, dan pola fakta hukum yang

⁵² Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2019): 218–19.

⁵³ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2021): 165.

diperoleh sudah menunjukkan kesamaan (pengulangan) dan tidak lagi melahirkan variasi informasi baru.⁵⁴

- b. Kecukupan Substansi Analisis: Jumlah informan tersebut dinilai telah memadai untuk menjawab seluruh rumusan masalah penelitian, baik dari segi pemenuhan hak konsumen berdasarkan UUPK maupun dari segi indikator kemaslahatan (*Hifz al-Nafs* dan *Hifz al-Māl*) dalam *Maqāṣid al-Syarī'ah*.⁵⁵

Oleh karena itu, penambahan jumlah informan baru setelah titik jenuh ini tercapai tidak lagi dilakukan karena tidak akan menambah nilai substantif bagi hasil penelitian, melainkan hanya akan menimbulkan pemborosan waktu dan redundansi data yang tidak efisien.⁵⁶

2. Data Sekunder

Data skunder adalah data yang diperoleh dari dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang berhubungan dengan objek penelitian, hasil penelitian dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, dan

⁵⁴ Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2020): 76.

⁵⁵ John W. Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (Thousand Oaks: SAGE Publications, 2018): 182–83.

⁵⁶ Burhan Bungin, *Analisis Data Penelitian Kualitatif: Pemahaman Filosofis dan Metodologis ke Arah Penguasaan Model Aplikasi* (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2020): 78.

peraturan perundang-undangan.⁵⁷ Dalam hal ini yaitu Al-Qur'an, Hadis, dan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Bahan Hukum Primer), Buku-buku Maqasid al-Syariah, jurnal penelitian terdahulu, dan dokumen resmi dari BKSDA (Bahan Hukum Sekunder), dan rujukan internet yang relevan (Bahan Non Hukum)

E. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Observasi

Observasi atau pengamatan adalah aktivitas yang dilakukan oleh peneliti untuk mengumpulkan data dengan cara mengamati fenomena dalam suatu masyarakat tertentu selama periode waktu tertentu melalui peninjauan dengan cermat dan teliti terkait suatu permasalahan.⁵⁸ Proses ini dilakukan melalui merekam, memotret untuk menyediakan data pendukung dalam penelitian mencakup catatan peristiwa selama penelitian, seperti gambar (foto). Serta dalam penelitian ini menggunakan pengamatan langsung dengan

⁵⁷ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2022): 106.

⁵⁸ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*. hal 80

cara terbuka pada pelaku konsumen yakni wisatawan yang menaiki ojek troli. Pengamatan yang dilakukan guna mengetahui bagaimana standar alat keselamatan troli yang harus dipenuhi pelaku usaha dalam usaha aktivitas ojek troli, demi menjaga keselamatan dan keamanan konsumen menurut hukum perlindungan konsumen dan *maqasid syariah*.

b. Wawancara

Wawancara adalah bagian penting dalam pengumpulan data, wawancara dilakukan dengan melakukan tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan narasumber guna mendapatkan suatu informasi yang tidak didapatkan dalam pengamatan, adapun jenis wawancara yang dilakukan adalah wawancara semi-terstruktur, wawancara semi-terstruktur adalah kombinasi antara wawancara terstruktur dan tidak terstruktur.⁵⁹ Dalam metode ini, pertanyaan-pertanyaan telah disiapkan sebelumnya, tetapi dapat disesuaikan dengan keinginan informan didukung dengan rekaman audio atau video yang relevan dengan isu penelitian dan fakta yang ada di lapangan. Maka dari itu, wawancara semi-terstruktur memungkinkan peneliti untuk mengumpulkan data yang lebih akurat dan memudahkan proses perbandingan data. Oleh sebab itu

⁵⁹ Marzuki, *PENELITIAN HUKUM*, hal 206

pengumpulan data dalam penelitian ini dengan wawancara langsung kepada beberapa pihak yakni Pimpinan Seksi Konservasi Wilayah V, Kepala Resort Kawah Ijen, pelaku usaha ojek troli, penumpang ojek troli.

c. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data sekunder yang dilakukan dengan cara menghimpun, menelaah, dan mencatat dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian. Dalam penelitian ini, dokumentasi yang dikumpulkan meliputi foto kegiatan, dokumen perizinan, atau catatan-catatan terkait jumlah kecelakaan atau SOP yang ada di TWA Kawah Ijen.

F. Metode Pengolahan Data

Penelitian ini menggunakan pengolahan data kualitatif, yaitu menguraikan lebih rinci sehingga data lebih spesifik, oleh sebab itu dalam penelitian memeriksa kembali data yang diperoleh dari narasumber ataupun informan.⁶⁰ Metode pengolahan data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi pemeriksaan data (*Editing*), Klasifikasi Data (*Classifying*), Verifikasi (*Verifying*), Analisis Data (*Analysing*), Kesimpulan (*Concluding*)⁶¹ :

a. Pemeriksaan Data (*Editing*)

⁶⁰ Zainuddin Ali, *METODE PENELITIAN HUKUM*. hal 105

⁶¹ Nur Solikin, *PENGANTAR METODOLOGI PENELITIAN HUKUM*, Cetakan 1. (Pasuruan: CV. Penerbit Qiara Media, 2021), hal 115

Pemeriksaan data atau *editing* adalah kegiatan meneliti kembali data yang telah dikumpulkan melalui observasi, wawancara, dokumentasi, untuk mengetahui apakah data tersebut sudah cukup baik dan dapat dipersiapkan untuk proses selanjutnya. Hal-hal yang diperiksa meliputi kelengkapan jawaban, kejelasan tulisan, dan konsistensi jawaban narasumber.

b. Klasifikasi Data (*Classifying*)

Tahapan ini merupakan proses pengelompokan data temuan lapangan berdasarkan sub-topik pembahasan. Tujuannya adalah untuk menyeleksi data yang relevan agar dapat dianalisis lebih lanjut, sehingga uraian penelitian menjadi lebih terarah, spesifik, dan tidak menyimpang dari batasan masalah.

c. Verifikasi (*Verifying*)

Tahap ini digunakan untuk memastikan ulang dan sebagai pembuktian data yang nantinya akan disajikan dan bertujuan untuk meyakinkan bahwa proses pengambilan data di lapangan memang objektif dan benar dilakukan. Peneliti melakukan verifikasi untuk meninjau kebenaran datanya dengan melakukan pengecekan dan pengabsahan dari data yang di dapatkan oleh pihak terkait yang berada di lapangan. Sebagai contoh, pernyataan wisatawan

(penumpang) yang merasa khawatir dan gelisah tentang keselamatan jiwanya diverifikasi melalui observasi dan wawancara langsung terhadap kondisi alat keselamatan troli dan kurangnya pengawasan mengenai SOP aktivitas ojek troli.

d. Analisis Data (*Analysing*)

Data yang telah dikumpulkan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan teori yang relevan, sehingga dapat diperoleh jawaban atas permasalahan yang diteliti. Dalam penelitian ini mencocokkan dengan teori perlindungan konsumen berdasarkan Undang- Undang Nomor 8 Tahun 1999 serta teori *maqasid syariah*.

e. Kesimpulan (*Concluding*)

Kesimpulan merupakan tahap akhir dalam penelitian, dimana peneliti merangkum hasil analisis data guna memberikan jawaban atas permasalahan yang telah dirumuskan. Pada tahap ini, disusun poin-poin esensial yang memuat temuan-temuan relevan untuk menjawab pertanyaan penelitian secara tuntas, khususnya mengenai Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqāsid Al-Syarī'ah.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, lokasi merupakan salah satu instrument yang cukup urgen sifatnya. Adapun lokasi penelitian ini akan dilaksanakan di Gunung Ijen yang terletak di perbatasan antara Kabupaten Banyuwangi dan Kabupaten Bondowoso. Jadi Kawah Ijen Identik Dengan Kawah Ijen Banyuwangi atau Kawah Ijen Bondowoso, Tepatnya terletak di bagian ujung timur dari wilayah Pemerintahan Provinsi Jawa Timur. Untuk mencapai Kawah Gunung Ijen dari Banyuwangi, bisa menggunakan kereta api ekonomi dengan tujuan Banyuwangi dan turun di Stasiun Karang Asem Kemudian naik ojek dengan tujuan Kecamatan Licin Desa banyusari. Dari Banyusari perjalanan dilanjutkan menuju paltuding bisa menumpang ke truk pembawa belerang atau bisa naik bus hanya dengan tariff yang lebih mahal. Pintu Gerbang utama ke Cagar Alam Taman Wisata Kawah Ijen terletak di Desa Paltuding yang juga merupakan Pos PHPA (Perlindungan Hutan dan Pelestarian Alam). Alternative rute yakni dari Bondowodo - Wonosari – Tapen – Sempol – dan Paltuding.⁶²

⁶² Ayub Fuja Eka Andi Lanata, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung

2. Letak Geografis Objek Penelitian

Wisata kawah ijen secara Geografis terletak di antara 8°2'30" - 8°5'30" - 114°12'30" - 114°16'30" BT. Lebih tepatnya di Desa Paltuding Kecamatan Ijen Kabupaten Bondowoso. Batas wilayah Objek Penelitian:

- a. Bagian Utara : Hutan Lindung Gunung Remuk.
- b. Bagian Barat : Jalan Lintas Banyuwangi-Bondowoso.
- c. Bagian Selatan : Sungai Banyu Linu
- d. Bagian Timur : Lereng Gunung Merapi.⁶³

3. Keadaan Ekonomi

Keadaan perekonomian di Desa paltuding atau di sekitar Kawah Ijen rata-rata menengah keatas. Masyarakat sebagian besar bekerja di kawasan Kawah ijen seperti: Guide, Penambang Belerang, Penjual Makanan, dan Jasa Ojek Troli. Adapun juga Masyarakat yang berprofesi sebagai Petani kopi dilahan sendiri dan ada juga yang bertani di kopi milik Perhutani.⁶⁴

Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), <https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

⁶³ Ayub Fuja Eka Andi Lanata, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), <https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

⁶⁴ Ayub Fuja Eka Andi Lanata, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), <https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

4. Praktik Ojek Pendakian di TWA Kawah Ijen

Praktik jasa ojek pendakian di TWA Kawah Ijen merupakan fenomena transportasi wisata unik yang muncul sebagai bentuk adaptasi sosiologis dan ekonomi dari alat angkut belerang tradisional menjadi sarana transportasi manusia yang kini dikenal luas sebagai "Lamborghini Ijen". Secara fisik, armada ini berbentuk troli modifikasi yang terbuat dari kerangka besi atau kayu solid dengan alas papan yang dilapisi kasur busa atau bantal untuk menunjang kenyamanan penumpang. Keamanan teknis troli ini sangat bergantung pada sistem pengereman manual-mekanik yang memanfaatkan gesekan potongan kayu atau karet ban bekas yang ditekan langsung ke permukaan roda, di mana kelaikannya dicek secara mandiri oleh para penarik setiap minggunya tanpa adanya standarisasi teknis resmi dari pihak pengelola maupun dinas terkait.⁶⁵

Dalam operasionalnya, para penarik troli yang tergabung dalam paguyuban resmi ini mencari konsumen dengan cara bersiaga di area parkir Paltuding maupun di titik-titik elevasi ekstrem sepanjang jalur pendakian. Mereka biasanya melakukan negosiasi tarif secara lisan yang berkisar pada harga normal 1,5 juta rupiah untuk layanan pulang-pergi, namun harga tersebut bersifat fluktuatif karena terdapat biaya tambahan yang dipertahankan sebagai hak pelaku usaha apabila menghadapi

⁶⁵Ayub Fuja Eka Andi Lanata, "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus Di Gunung Ijen /Kawah Ijen Kab. Bondowoso)", (Digital Library, UIN Khas Jember, 2022), hal 45
<https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>

wisatawan dengan berat badan di atas 100 kilogram yang membutuhkan tenaga ekstra.⁶⁶ Mekanisme pergerakannya sendiri murni mengandalkan kekuatan fisik manusia (*human-powered*), di mana saat menanjak biasanya dibutuhkan satu orang penarik di depan dan satu hingga dua orang pendorong di belakang guna mengatasi kemiringan medan yang mencapai 17 hingga 35 derajat.⁶⁷ Sedangkan saat menuruni jalur yang curam dan berpasir, penarik harus mengerahkan kekuatan kaki dan keseimbangan ekstra untuk menahan laju troli agar tidak meluncur bebas. Selama perjalanan, interaksi lisan menjadi satu-satunya prosedur operasional standar yang berlaku, di mana penarik secara aktif memberikan instruksi keselamatan sederhana kepada wisatawan agar selalu berpegangan erat pada kerangka troli dan menjaga posisi duduk guna meminimalisir risiko terjatuh di medan yang memiliki kemiringan sangat terjal tersebut.⁶⁸

Sebelum menganalisis lebih jauh mengenai perlindungan konsumen, perlu dipahami terlebih dahulu kedudukan hukum ojek troli di kawasan TWA Kawah Ijen. Berdasarkan hasil penelitian, ojek troli memiliki legalitas yang unik karena berada di bawah naungan Paguyuban yang diakui secara resmi oleh Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam (BBKSDA) Jawa Timur.

⁶⁶ Bondan, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

⁶⁷ M. N. L. Azhar dkk., "Analisis Ergonomi dan Beban Kerja Fisik pada Penarik Ojek Troli di Kawasan Wisata Kawah Ijen," *Jurnal Kesehatan dan Keselamatan Kerja*, Vol. 4, No. 2 (2021), 112-115.

⁶⁸ Yono, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

Legalitas ini dibuktikan dengan adanya Kartu Tanda Anggota (KTA) resmi yang wajib dimiliki oleh setiap penarik ojek. Hal ini terungkap dalam wawancara dengan Pak Sutrisno (Driver Ojek Troli), beliau menjelaskan sebagai berikut:

*"Pun diresmekan. Salah sijine niki KTA (Kartu Tanda Anggota). Nek gak resmi kita gak duwe niki. Wonten. Guide KTA, ojek KTA. Nek aku asline guide, Mas"*⁶⁹

(Sudah diresmikan. Salah satunya ini KTA. Kalau tidak resmi kita tidak punya ini. Ada. Guide KTA, ojek KTA. Kalau saya aslinya pemandu, Mas.)

Secara administratif, para penarik ojek troli ini berkontribusi kepada negara melalui pembayaran Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) sebesar Rp75.000,- per bulan yang mana Rp50.000,- masuk ke koperasi untuk dikelola dan Rp25.000,- yang disetorkan melalui koperasi kepada pihak BKSDA. Seperti yang dijelaskan oleh mas Bondan (Driver Ojek Troli) sebagai berikut:

*"Kami ini di bawah naungan Koperasi, Mas. Koperasi swasta, bukan BKSDA langsung. Setiap bulan, para pekerja ini dikenakan PNBP (Pendapatan Negara Bukan Pajak) sekitar Rp75.000 per orang. Rp50.000,- buat tabungan misal ada teman yang sakit atau kecelakaan kerja, bisa diambil dari situ, untuk yang Rp25.000 masuk ke BKSDA"*⁷⁰

⁶⁹ Sutrisno, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

⁷⁰ Bondan, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

Iuran koperasi sebesar Rp50.000,- per bulan juga berfungsi sebagai instrumen perlindungan internal bagi anggota paguyuban. Dana ini dialokasikan untuk simpanan darurat jika ada anggota yang sakit atau mengalami kecelakaan kerja. Hal ini menunjukkan bahwa peran koperasi sangat sentral dalam menaungi kesejahteraan penarik ojek, sementara BKSDA berperan sebagai pengawas administratif kawasan.

Meskipun demikian, secara teknis transportasi, ojek troli tidak terdaftar di Dinas Perhubungan karena wilayah operasionalnya yang berada di kawasan hutan konservasi, bukan jalan raya. Pak Dwi Putro (Kepala Seksi Konservasi Wilayah V) menegaskan kedudukan ini:

"Dishub menolak karena ini bukan di jalan raya... Akhirnya kita wadahi sebagai 'Kreativitas Masyarakat'. Jadi legalitasnya di bawah naungan BKSDA sebagai jasa wisata alam."⁷¹

Untuk mengetahui lebih lanjut hubungan BKSDA dengan Koperasi (Artha Guna) yangmana dijelaskan oleh Kepala Seksi Konservasi Wilayah V sebagai berikut:

"Koperasi ini adalah unit usaha mandiri yang menaungi sekitar 400 pelaku wisata, mulai dari guide, penarik troli, hingga penyedia makanan. Karena kondisi SDM di sana banyak yang kesulitan mendaftar izin melalui OSS, maka koperasi hadir untuk memfasilitasi proses tersebut. Selain itu, koperasi bertugas meningkatkan kapasitas anggotanya dan sedang direncanakan untuk memiliki bengkel khusus troli agar perawatannya lebih terjamin. Jadi, koperasi memfasilitasi iuran anggota untuk

⁷¹ Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 06 Mei 2026)

kepentingan mereka sendiri, seperti pembuatan seragam, kartu anggota, pelatihan, hingga jaminan asuransi tambahan mirip BPJS.”⁷²

Beliau juga menegaskan terkait pengecekan dan standarisasi troli.

“Pengecekan teknis dilakukan oleh pemilik sarana yang bernaung di bawah koperasi. Fungsi BKSDA lebih kepada regulasi, pengawasan aturan main, dan pembinaan. Secara teknis di lapangan, operatorlah yang harus memastikan remnya pakem, rodanya layak, dan tempat duduknya nyaman. Kami belum sampai pada regulasi tertulis yang sangat detail mengenai standar fisik troli, tetapi kami selalu menghimbau agar semuanya dalam kondisi layak. Jika ada keluhan wisatawan soal pelayanan yang ugall-ugalan atau kualitas alat yang buruk, mereka bisa melapor langsung ke BKSDA untuk kami beri teguran atau pembinaan.”⁷³

B. Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Ojek Pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen

Implementasi perlindungan konsumen dalam praktik jasa ojek pendakian di TWA Kawah Ijen merupakan perwujudan dari pemenuhan hak-hak wisatawan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK). Berdasarkan hasil penelitian lapangan, praktik perlindungan ini melibatkan interaksi kompleks antara penarik troli sebagai pelaku usaha, wisatawan sebagai konsumen, dan BKSDA selaku regulator di kawasan tersebut.

⁷² Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 06 Mei 2026)

⁷³ Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 06 Mei 2026)

1. Pemenuhan Hak Konsumen

Aspek utama yang menjadi sorotan dalam perlindungan konsumen di medan ekstrem Kawah Ijen adalah jaminan keamanan dan keselamatan (Pasal 4 huruf a UUPK). Mengingat moda transportasi ini merupakan modifikasi manual, standar kelaikan alat menjadi poin krusial. Dalam sebuah wawancara, Pak Sutrisno menjelaskan mekanisme perawatan mandiri yang dilakukan:

*“Kalo rem ya tiap minggu kita ganti karetnya atau dicek kayunya. Kita bikin sendiri Mas, dimodifikasi supaya kuat nahan beban pas turunan tajam. Kesadaran masing-masing, soalnya nyawa orang yang kita bawa”.*⁷⁴

Selain itu, ada juga pernyataan dari salah satu Driver Ojek Troli bahwa tidak adanya standarisasi dan kurangnya pengawasan terkait troli, lebih jelasnya pernyataan Pak Yono sebagai berikut:

*“Lak gawene dewe, pokok ban, rem, wesine kuat, aman lah, standar e teko BKSDA gaono, yoo dicek dewe setiap hari rem e aman, jarang e mas dicek teko BKSDA paling yo sak ulan”*⁷⁵

⁷⁴ Sutrisno, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

⁷⁵ Yono, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

(Kalau buatnya sendiri, yang penting ban, rem, besinya kuat, aman lah, standar dari BKSDA tidak ada, yaa dicek sendiri setiap hari remnya , jarang mas dicek oleh BKSDA paling ya satu bulan)

Mas Bondan salah satu Driver Ojek Troli menjelaskan tentang keamanan barang penumpang atau wisatawan sebagai berikut.

“Sering, Mas. HP, dompet, tas... tapi kami di sini kalau nemu ya diamankan. Banyak teman-teman yang nemu HP iPhone atau tas terus dikembalikan ke pemiliknya atau dititipkan ke pos.”

Berdasarkan fakta-fakta yang dipaparkan oleh para informan di atas, peneliti menyimpulkan bahwa implementasi jaminan keamanan dan keselamatan bagi konsumen jasa ojek troli di TWA Kawah Ijen masih berada pada level tanggung jawab moral individual, belum pada level standarisasi regulasi. Meskipun terdapat itikad baik dari para pelaku usaha untuk melakukan perawatan mandiri (*self-maintenance*) terhadap sistem pengereman dan kekuatan rangka besi secara berkala, namun ketiadaan parameter teknis resmi dari pihak pengelola (BKSDA) menyebabkan standar keselamatan tersebut bersifat subjektif. Kondisi ini menunjukkan bahwa hak konsumen atas keselamatan sebagaimana diatur dalam Pasal 4 huruf a UUPK belum terpenuhi secara sistemik, mengingat pengawasan dari otoritas terkait yang masih bersifat administratif dan belum menyentuh pada standarisasi kelayakan armada secara teknis-mekanis.

Kesenjangan antara praktik perawatan mandiri oleh para pelaku usaha dengan absennya pengawasan teknis dari pihak pengelola memicu pertanyaan mendasar mengenai landasan operasional yang digunakan di lapangan. Hal ini menjadi krusial karena jaminan perlindungan konsumen tidak hanya bergantung pada kelayakan fisik alat angkut, tetapi juga pada prosedur kerja yang terukur dan terstandarisasi. Oleh karena itu, guna memahami lebih dalam mengenai bagaimana koordinasi kerja dan aturan main yang berlaku di antara para penarik ojek, maka perlu diketahui mengenai eksistensi serta implementasi Standar Operasional Prosedur (SOP) Ojek Troli di TWA Kawah Ijen.

Terkait dengan Standar Operasional Prosedur (SOP), ditemukan bahwa belum ada dokumen SOP tertulis yang rigid dari pihak BKSDA mengenai spesifikasi teknis troli. Namun, paguyuban secara swadaya menetapkan aturan-aturan lisan yang ditaati sebagai "SOP Lapangan", seperti sistem antrean, pemisahan jalur dengan penambang belerang, dan kewajiban iuran koperasi. Mas Bondan menjelaskan :

*"Sehari itu ada daftar absennya, Mas. Siapa yang narik duluan ada urutannya. Terus untuk jalur, sekarang penambang belerang dipisah sama jalur troli biar enggak tabrakan dan lebih tertib."*⁷⁶

⁷⁶ Bondan, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

Selain itu, pihak Seksi Konservasi Wilayah V dibawah intruksi dari BKSDA masih meraba-raba terkait siapakah yang mempunyai kewenangan untuk menerbitkan regulasi, seperti yang dijelaskan Ketua Seksi Konservasi Wilayah V Pak Dwi Putro sebagai berikut:

"Dulu sebetulnya ada namanya kita Pusstandling ya, Pusat Standardisasi Lingkungan. Jadi ada satu unit organisasi di Kementerian Kehutanan yang menetapkan standar-standar layanan wisata, bukan hanya layanan wisata, standar-standar sarana-prasarana di dalam kawasan konservasi, pokoknya semua standar-standar itu ada dulu di sana. Dan harusnya standar ini bisa muncul juga di sana, tapi saya kurang paham ya karena dari BKSDA Jawa Timur infonya dulu juga pernah mengajukan ke sana permohonan untuk standar kelayakan troli tapi belum ada jawaban apakah ini memang mereka menangani itu atau enggak ini kurang tahu... saya belum bisa menjawab. Sampai saat ini memang kita masih mengupayakan ya kira-kira desainnya seperti apa sih upaya apa... troli itu layak dan memperhatikan keselamatan bagi pengoperasian maupun wisatawan yang naik di atasnya, nggih termasuk nanti mengalokasikan area untuk pengecekan yang kira-kira troli itu apa

*layak jalan atau tidak gitu, tapi apakah kewenangannya itu sampai di sana kita masih dalam proses pengkajian”.*⁷⁷

Hak atas informasi merupakan pilar penting dalam perlindungan konsumen agar wisatawan dapat mengambil keputusan yang tepat sebelum menggunakan jasa ojek troli. Berdasarkan Pasal 4 huruf c UUPK, pelaku usaha wajib memberikan informasi mengenai kondisi dan jaminan jasa yang diberikan.

Dalam praktiknya di TWA Kawah Ijen, peneliti menemukan bahwa penyampaian informasi mengenai tarif dan risiko medan masih dilakukan secara lisan dan situasional. Terkait tarif, informasi yang diterima konsumen bisa berubah tergantung pada kondisi fisik konsumen itu sendiri (berat badan), yang seringkali baru dinegosiasikan secara mendalam di lokasi. Hal ini terungkap dalam percakapan dengan Mas Bondan:

*"Normalnya 1,5 juta buat PP (naik-turun). Tapi ya liat-liat, Mas. Kalo badannya berat sekali, di atas 100 kilo, harganya beda karena tenaganya beda, butuh orang lebih banyak buat narik dan dorong."*⁷⁸

⁷⁷ Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 22 April 2026)

⁷⁸ Bondan, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

Beliau juga menegaskan lagi:

“Apalagi jika ada penambang belerang yang secara illegal ikut menarik ojek troli, mereka merusak harga pasaran dengan menurunkan harga jauh dibawah harga normalnya, hal ini menimbulkan kecemburuan sosial, yang akhirnya para penarik ojek mengikuti harga yang dibuat penarik ojek illegal tersebut.”⁷⁹

Untuk menguatkan temuan peneliti juga mewawancarai penumpang sebagai berikut:

“Kalo saya sih mas yang penting selamat alhamdulillah, untuk akad ya kesepakatan ditempat, saya tadi dari pos 5 Rp1.000.000, gapapa itung-itung buat rezekinya penarik, masalah keamanan juga penting mas untuk kedepane bisa pake helm atau baju keselamatan, tapi kayak e ribet se mas”⁸⁰

Berdasarkan temuan fakta di lapangan, peneliti menyimpulkan bahwa regulasi terkait operasional ojek troli masih berada dalam area abu-abu (*legal vacuum*) karena kombinasi antara adanya pengakuan informal (lewat paguyuban & KTA) tetapi tidak adanya regulasi teknis keselamatan dari negara (SOP & Uji Teknis). Selain itu, minimnya pengawasan yang dirasakan oleh para pengemudi (*driver*) ojek troli berimplikasi langsung

⁷⁹ Bondan, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

⁸⁰ Fatah, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

pada tidak optimalnya pemenuhan hak konsumen sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 4 huruf a UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

Implementasi perlindungan konsumen di TWA Kawah Ijen juga mencakup pemenuhan hak konsumen untuk didengar pendapat dan keluhannya sebagaimana diatur dalam Pasal 4 huruf d UUPK. Dalam hal ini, BKSDA selaku pengelola kawasan telah menyediakan mekanisme wadah pelaporan dan komplain bagi wisatawan secara umum yang tersedia wibesite BKSDA. Berdasarkan hasil penelitian, BKSDA memposisikan diri sebagai mediator sekaligus penanggung jawab administratif yang menampung segala bentuk aspirasi maupun keluhan wisatawan, baik yang berkaitan dengan sarana prasarana kawasan, pelayanan petugas, maupun kendala yang dihadapi wisatawan saat berinteraksi dengan penyedia jasa pendukung seperti ojek troli.

Seperti hal nya yang dijelaskan oleh Pak Dwi Putro Selaku Kepala Seksi Konservasi Wilayah V, sebagai berikut.

“Kami menyediakan wadah pengaduan bagi wisatawan di laman BKSDA”⁸¹

Dari keterangan diatas bisa dilihat bahwa Pasal 4 huruf d sudah sudah diterapkan dalam bentuk wadah pengaduan wisatawan. Hal ini

⁸¹ Dwi Putro, Wawancara (Banyuwangi 07 Mei 2026)

sejalan dengan fungsi pengawasan BKSDA yang tidak hanya terbatas pada konservasi alam, tetapi juga pada manajemen pelayanan publik di wilayah wisata. Adanya prosedur pelaporan yang terbuka bagi wisatawan umum ini merupakan wujud nyata penerapan prinsip transparansi dan tanggung jawab pengelola dalam melindungi kepentingan konsumen dari berbagai risiko kerugian atau ketidaknyamanan selama berada di kawasan konservasi tersebut

Setelah meninjau implementasi hak-hak konsumen, penting pula untuk melihat sisi seberangnya, yaitu kewajiban yang harus dipenuhi oleh konsumen itu sendiri. Dalam hubungan hukum yang bersifat timbal balik antara penarik troli dan wisatawan, pemenuhan kewajiban konsumen menjadi prasyarat agar hak-hak pelaku usaha dapat terlindungi sekaligus meminimalisir risiko kecelakaan di medan pendakian yang ekstrem.

Keseimbangan dalam perlindungan hukum tercapai apabila konsumen juga menjalankan kewajibannya sebagaimana diatur dalam Pasal 5 UUPK. Dari hasil wawancara dengan para informan, peneliti mengidentifikasi beberapa kewajiban konsumen yang dipraktikkan di lapangan. Seperti yang dikatakan Pak Yono sebagai berikut:

*"Ya kita bilang 'aman Mas, pegangan yang kuat'. ... yang penting mereka duduk, kita tarik."*⁸²

⁸² Yono, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

Kewajiban konsumen di sini adalah mematuhi instruksi keselamatan seperti "pegangan yang kuat" dan menjaga posisi duduk seperti dalam pasal 5 huruf a yang berbunyi *membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan*. Ketidakpatuhan konsumen terhadap instruksi ini dapat menggugurkan tanggung jawab pelaku usaha jika terjadi risiko yang disebabkan oleh kelalaian konsumen itu sendiri.

Selanjutnya Mas Fatah selaku konsumen juga menjelaskan bahwa kewajiban konsumen hanya membayar sesuai kesepakatan.

*"Menurut saya, yang namanya kewajiban itu ya memang harus dipenuhi, namanya juga tanggung jawab. Kewajiban konsumen itu intinya cuma satu: bayar sesuai harga yang sudah disepakati bareng driver di awal, tanpa ada paksaan dari pihak mana pun. Kalau sudah bayar, baru deh kita dapat hak kita sebagai penumpang. Pas di jalan pun simpel saja, saya cuma diminta duduk manis. Nggak ada larangan yang aneh-aneh, malah disuruh duduk se-santai mungkin. Mungkin maksudnya supaya saya nggak tegang atau khawatir pas lewat jalan yang sempit itu, Mas."*⁸³

Secara umum, wisatawan sebagai konsumen ojek troli cenderung menganggap kewajiban mereka hanya sebatas pada penyelesaian

⁸³ Fatah, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

pembayaran jasa. Namun, kewajiban pelaku usaha untuk mewujudkan hak atas keamanan dan keselamatan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 4 huruf a UUPK belum terimplementasi secara nyata melalui penyediaan standar keselamatan teknis. Hal ini terbukti dari absennya fasilitas penunjang keselamatan seperti sabuk pengaman, ketiadaan regulasi baku mengenai batas maksimal muatan, serta minimnya panduan keselamatan formal bagi penumpang selama perjalanan, yang mana instrumen-instrumen tersebut seharusnya hadir sebagai standar operasional untuk menjamin keselamatan penumpang sesuai perintah undang-undang.

2. Pemenuhan Kewajiban Pelaku Usaha

Berdasarkan analisis terhadap Pasal 7 UUPK, kewajiban pelaku usaha ojek troli di TWA Kawah Ijen menunjukkan pola yang unik. Pada aspek itikad baik (huruf a), pelaku usaha telah melaksanakannya dengan melakukan perawatan rutin mandiri. Sebagaimana dinyatakan oleh Pak Sutrisno:

*“Kalo rem ya tiap minggu kita ganti... Kesadaran masing-masing, soalnya nyawa orang yang kita bawa”.*⁸⁴

Hal ini menunjukkan bahwa secara moral, pelaku usaha telah berupaya memenuhi hak keamanan konsumen.

Terkait kewajiban pelaku usaha salah satunya terdapat pada pasal 7 huruf d yang berbunyi *menjamin mutu barang dan/atau jasa yang*

⁸⁴ Sutrisno, Banyuwangi (18 April 2026)

diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku ini tidak bisa berjalan dengan baik karena kurangnya pengawasan dan tidak adanya standarisasi pembuatan troli seperti yang dipaparkan oleh Pak Yono sebagai berikut.

*“Lak gawene dewe, pokok ban, rem, wesine kuat, aman lah, standar e teko BKSDA gaono, yoo dicek dewe setiap hari rem e aman, jarang e mas dicek teko BKSDA paling yo sak ulan”*⁸⁵

(Kalau buatnya sendiri, yang penting ban, rem, besinya kuat, aman lah, standar dari BKSDA tidak ada, yaa dicek sendiri setiap hari remnya , jarang mas dicek oleh BKSDA paling ya satu bulan)

Secara yuridis, meskipun pelaku usaha ojek troli di TWA Kawah Ijen telah melaksanakan kewajiban dasar berdasarkan kesepakatan lisan dan itikad baik, namun mereka belum mampu memenuhi kewajiban Pasal 7 huruf d UUPK secara sempurna karena adanya kekosongan standar teknis (*standardization vacuum*) dari pihak regulator (BKSDA). Ketiadaan standar operasional prosedur (SOP) teknis dari pihak pengelola mengakibatkan tidak adanya parameter objektif untuk mengukur sejauh mana sebuah troli dinyatakan layak jalan. Dengan demikian, kewajiban pelaku usaha dalam menjamin mutu jasa masih terbatas pada standar perkiraan pribadi, bukan pada standar regulasi yang baku.

⁸⁵ Yonon, Wawancara (Banyuwangi 18 April 2026)

Berdasarkan seluruh rangkaian analisis terhadap implementasi Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) pada jasa ojek pendakian di TWA Kawah Ijen, peneliti menyimpulkan bahwa perlindungan konsumen di lokasi tersebut masih bersifat informal dan parsial. Secara administratif, legalitas pelaku usaha telah terpenuhi melalui naungan paguyuban dan pengakuan BKSDA, namun secara teknis-yuridis, hak konsumen atas keamanan dan keselamatan (Pasal 4 huruf a) belum terjamin secara sistemik. Hal ini disebabkan oleh ketiadaan Standar Operasional Prosedur (SOP) teknis dan standarisasi kelaikan armada yang diakui secara resmi oleh otoritas transportasi maupun pengelola kawasan.

Implementasi kewajiban pelaku usaha masih sangat bergantung pada itikad baik individual dan kearifan lokal (*community-based safety*), bukan pada standarisasi mutu jasa yang baku (Pasal 7 huruf d). Selain itu, meskipun mekanisme pengaduan telah tersedia secara umum di BKSDA, namun belum terdapat skema tanggung jawab ganti rugi yang khusus melindungi risiko spesifik dari penggunaan ojek troli. Dengan demikian, perlindungan konsumen di TWA Kawah Ijen saat ini lebih mengedepankan aspek keberlangsungan ekonomi masyarakat (kreativitas masyarakat) dibandingkan dengan pemenuhan standar keselamatan teknis yang menjadi hak mutlak konsumen menurut undang-undang.

Setelah meninjau implementasi perlindungan konsumen melalui kacamata hukum positif (UUPK) yang menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi dan realitas lapangan, maka menjadi sangat penting untuk melihat fenomena ini dari sudut pandang yang lebih holistik. Mengingat ojek troli di Kawah Ijen bukan sekadar jasa transportasi, melainkan juga bentuk ikhtiar ekonomi masyarakat lokal dalam memenuhi kebutuhan hidup yang sarat dengan risiko nyawa, maka perspektif hukum Islam melalui kerangka kerja *Maqāṣid al-Syarī'ah* menjadi relevan untuk digunakan.

Pembahasan selanjutnya akan membedah bagaimana praktik jasa ojek pendakian ini dipandang dalam kacamata perlindungan terhadap lima unsur pokok (jiwa, harta, akal, keturunan, dan agama), serta sejauh mana prinsip keadilan dan kemaslahatan (*maslahah*) tercermin dalam hubungan kerja antara penarik troli dan wisatawan. Oleh karena itu, bagian berikut akan menguraikan secara mendalam mengenai Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian dalam Perspektif *Maqāṣid al-Syarī'ah*.

Tabel 4.

Hasil Isu Hukum Dengan Komparasi Regulasi

No	Isu Hukum	Peraturan Utama (UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen / UUPK)	Peraturan Pembanding / Terkait Lainnya	Indikator Ketercapaian dan Keterangan
1.	Standardisasi Keselamatan Alat Angkut (Armada Troli)	Pasal 4 huruf a: Hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.	UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ (Pasal 141): Mengatur kewajiban uji kelaikan kendaraan (KIR) untuk angkutan umum.	Belum Tercapai, Secara empiris, pembuatan dan perawatan troli ojek dilakukan secara mandiri (<i>self-maintenance</i>) menggunakan sistem pengereman kayu/karet bekas. Tidak ada parameter teknis resmi atau uji kelayakan fisik dari BKSDA maupun Dinas Perhubungan karena wilayah operasi berada di kawasan konservasi (bukan jalan raya), sehingga terjadi <i>legal vacuum</i> keselamatan.
		Pasal 7 huruf d: Pelaku usaha wajib menjamin mutu jasa berdasarkan ketentuan standar mutu jasa yang berlaku.	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata (Pasal 26 huruf d): Pengusaha pariwisata wajib memberikan perlindungan keamanan dan keselamatan.	
2.	Transparansi Informasi Tarif dan Batas Muatan	Pasal 4 huruf c: Hak konsumen atas informasi	UU No. 10 Tahun 2009 tentang	Tercapai Sebagian, Informasi tarif dasar (Rp1,5 juta PP)

		yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa.	Kepariwisataa (Pasal 26 huruf a): Wajib menyediakan informasi akurat mengenai fasilitas, sarana, dan pelayanan pariwisata.	disampaikan secara terbuka. Namun, informasi tarif tambahan untuk beban >100 kg bersifat fluktuatif (situasional). Selain itu, tidak ada papan informasi resmi mengenai batasan muatan maksimal yang aman bagi penumpang demi keselamatan.
3.	Skema Pertanggungjawaban Ganti Rugi Jasa (<i>Liability/Dhaman</i>)	Pasal 4 huruf h: Hak mendapat kompensasi/ganti rugi. Pasal 7 huruf f & g: Kewajiban pelaku usaha memberi ganti rugi akibat penggunaan jasa yang diperdagangkan.	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataa (Pasal 26 huruf e): Pengusaha wajib memberikan perlindungan asuransi pada kegiatan pariwisata berisiko tinggi.	Belum Tercapai Sempurna, Perlindungan finansial saat ini baru bersumber dari iuran internal paguyuban koperasi (Rp50.000/bulan) yang difokuskan untuk jaminan sosial sesama driver (jika sakit/cedera). Sedangkan skema asuransi khusus/ganti rugi tertulis yang melindungi risiko cedera fatal wisatawan pengguna ojek troli dari pihak pelaku usaha belum tersedia.
4.	Otoritas Pengawasan dan Mitigasi Risiko Pengelola	Hubungan hukum pengelola kawasan yang menarik retribusi tiket masuk pariwisata dengan kewajiban perlindungan	Permen LHK No. P.8/2021 tentang Pemanfaatan Jasa Lingkungan Wisata Alam di Kawasan Konservasi: Otoritas	Belum Tercapai Sempurna, BKSDA Seksi Konservasi Wilayah V baru melakukan pengawasan formal-administratif melalui penerbitan KTA paguyuban dan penarikan iuran

		konsumen umum.	BKSDA wajib melaksanakan perlindungan dan keselamatan pengunjung.	PNBP. Pengawasan teknis operasional (seperti penyusunan SOP kelayakan mekanis troli) belum diimplementasikan karena regulasi standar sarana wisata ekstrem dari Kementerian masih dalam proses pengkajian.
5.	Ketiadaan Mekanisme Penanganan Keluhan dan Pengaduan Konsumen (<i>Grievance Redress Mechanism</i>)	Pasal 4 huruf d: Hak konsumen untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan.	UU No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Pasal 36): Penyelenggara pelayanan wajib menyediakan sarana pengaduan dan menugaskan pelaksana yang kompeten. UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata (Pasal 26): Kewajiban pengusaha menciptakan suasana aman dan nyaman.	Belum Tercapai, Secara empiris, TWA Kawah Ijen belum memiliki <i>Crisis Center</i> atau pos pengaduan khusus terintegrasi bagi wisatawan pengguna jasa ojek troli. Jika terjadi pelayanan buruk (seperti ugal-ugalan atau intimidasi verbal), wisatawan tidak tahu ke mana harus melapor. Keluhan saat ini diselesaikan secara kekeluargaan/informal tanpa SOP penyelesaian sengketa konsumen yang akuntabel.
6.	Standardisasi Pelayanan Adil, Jujur, dan Bebas Diskriminasi (Praktik <i>Cherry-Picking</i> Penumpang)	Pasal 4 huruf g: Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan	UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata (Pasal 20 huruf c): Wisatawan	Tercapai Sebagian, Penentuan antrean penumpang ojek troli di lapangan masih didasarkan pada subjektivitas fisik

		jujur serta tidak diskriminatif.	berhak mendapatkan pelayanan yang tidak diskriminatif berdasarkan suku, agama, ras, antargolongan, jender, atau status sosial-ekonomi.	wisatawan (berat badan) atau kecenderungan memprioritaskan wisatawan asing karena potensi <i>tipping</i> (uang tip) yang lebih besar. Belum ada sistem antrean digital/transparan (<i>first-come, first-served</i>) yang menjamin perlakuan yang setara bagi semua segmentasi wisatawan.
--	--	----------------------------------	--	--

C. Tinjauan *Maqāṣid al-Syarī'ah* Terhadap Perlindungan Konsumen

Penumpang Ojek Pendakian Taman Wisata Alam Kawah Ijen

Inti dari keseluruhan syariat Islam adalah untuk mewujudkan kemaslahatan bagi umat manusia (*jalb al-maṣāliḥ*) dan menghindarkan mereka dari segala bentuk kerusakan maupun marabahaya (*dar'u al-mafāṣid*).⁸⁶ Dalam ranah Hukum Ekonomi Syariah kontemporer, peninjauan terhadap suatu praktik transaksi jasa tidak boleh hanya terpaku pada keabsahan rukun dan syarat formal secara tekstual, melainkan harus ditakar secara substantif berdasarkan dampaknya terhadap perlindungan nilai-nilai dasar kemanusiaan yang terangkum dalam *al-Kullīyyāt al-Khams* (lima prinsip universal syariat).⁸⁷

⁸⁶ N. Nofialdi, "Maqasid Al-Syari'ah Dalam Perspektif Syatibi," *Al-Fikra: Jurnal Ilmiah Keislaman* 8, no. 1 (2017): 130.

⁸⁷ S. Suhaimi, M. Rezi, dan M. R. Hakim, "Al-Maqāshid Al-Syari'Ah," *Sahaja: Journal Sharia and Humanities* 2, no. 1 (2023): 155.

Fenomena operasional ojek troli di Taman Wisata Alam (TWA) Kawah Ijen merupakan sebuah realitas sosiologis yang mempertemukan antara ikhtiar ekonomi kreatif masyarakat lokal dengan risiko keselamatan fisik yang tinggi akibat kondisi geografis jalur pendakian yang ekstrem. Guna menguji sejauh mana hak-hak wisatawan selaku konsumen telah terlindungi secara syar'i, analisis kritis-filosofis dilakukan secara mendalam melalui dua pilar utama, yaitu *Hifẓ al-Nafs* (penjagaan jiwa) dan *Hifẓ al-Māl* (penjagaan harta).

1. Hifz al-Nafs (Perlindungan Jiwa)

Dalam hierarki *Maqāṣid al-Syarī'ah*, keselamatan jiwa manusia (*Hifz al-Nafs*) menduduki posisi paling mendasar dan mutlak pada tingkatan *darūriyyāt* (kebutuhan primer) yang tidak dapat ditawar oleh kepentingan materiil apa pun.⁸⁸ Setiap individu berhak mendapatkan jaminan keamanan atas keselamatan fisik dan nyawanya dari segala bentuk kelalaian, bahaya (*dharar*), maupun eksploitasi dalam sebuah interaksi muamalah. Konteks ini menjadi sangat krusial mengingat ojek troli di Kawah Ijen beroperasi pada jalur dengan kemiringan ekstrem berkisar antara 17 hingga 35 derajat yang dipenuhi pasir dan bebatuan vulkanik.

Pada level personal, para pelaku usaha ojek troli sebenarnya telah menginternalisasikan nilai-nilai perlindungan jiwa secara mendalam dalam etika kerja tradisional mereka. Berdasarkan penuturan Pak Sutrisno dan Pak Yono, mereka secara berkala setiap minggu (bahkan setiap hari sebelum mendaki) melakukan pengecekan terhadap ketebalan karet pengereman dan kekuatan las kerangka besi troli yang mereka modifikasi sendiri secara manual. Pernyataan tulus Pak Sutrisno bahwa “kesadaran masing-masing, soalnya nyawa orang yang kita bawa” membuktikan bahwa motivasi menjaga keselamatan konsumen tidak lahir dari paksaan regulasi formal, melainkan dari tanggung jawab moral religius yang luhur.

⁸⁸ Jasser Auda, *Maqasid al-Shariah as a Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach* (London: International Institute of Islamic Thought, 2008), 4-7.

Tindakan preventif para penarik troli ini, secara kaidah fikih, sangat bersesuaian dengan asas *al-dararu yuzāl* (bahaya harus dihilangkan).⁸⁹ Selain itu, pemberian instruksi secara lisan agar wisatawan melipat kaki dan memegang erat besi pengaman saat melewati turunan tajam merupakan langkah mitigasi risiko langsung demi mencegah terjadinya kecelakaan fatal di atas jalur pendakian.

Namun, apabila ditinjau menggunakan kacamata *Maqāṣid al-Syarī'ah* dalam dimensi yang lebih luas (makro), jaminan keselamatan jiwa pada jasa ojek troli ini dinilai belum mencapai tingkatan *Ḍarūriyyāt* (primer) yang sempurna, melainkan baru berada pada tingkatan *Hājiyyat* (kebutuhan sekunder yang sekadar memberikan kemudahan/kelonggaran). Esensi dari penjagaan jiwa dalam kerangka hukum publik menuntut adanya instrumen sistemik formal yang mampu menjamin keselamatan publik secara objektif, standar, dan terukur.⁹⁰

Fakta di lapangan memperlihatkan adanya kekosongan regulasi teknis (*legal vacuum*). Pihak BKSDA Seksi Konservasi Wilayah V selaku otoritas penanggung jawab kawasan belum pernah mengeluarkan Standar Operasional Prosedur (SOP) tertulis mengenai spesifikasi teknis pembuatan troli, batas maksimal dimensi kendaraan, maupun batas berat

⁸⁹ M. I. H. Nasution, M. A. Adly, dan H. Firmansyah, "Implementasi Qawa 'Id Fiqhiyyah Dalam Penyelesaian Masalah Kontemporer," *Tabayyun: Journal Of Islamic Studies* 3, no. 02 (2025): 195.

⁹⁰ Miracle Auryel Trifosa Tangka, Deine Ringkuangan, dan Mario Gerungan, "Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan di Lokasi Wisata," *Lex Administratum* 11, no. 4 (2023): 5.

muatan penumpang yang aman. Tidak adanya mekanisme "uji kelayakan fisik berkala" (semacam uji KIR transportasi) menyebabkan jaminan keselamatan jiwa wisatawan bersifat spekulatif dan sangat bergantung pada kemahiran subjektif masing-masing individu penarik troli.

Sistem pengereman tradisional yang hanya mengandalkan gesekan karet ban bekas atau potongan kayu pada roda besi sangat rentan mengalami kegagalan mekanis (*rem blong*) akibat kejutan suhu dan beban muatan yang berlebih. Dalam pandangan *Maqāṣid*, membiarkan konsumen berada dalam pusaran risiko keselamatan yang tinggi tanpa adanya proteksi regulasi formal dari pengelola kawasan dikategorikan sebagai bentuk pengabaian terhadap kesempurnaan *Hifz al-Nafs*.⁹¹ Oleh karena itu, standardisasi alat angkut pariwisata ekstrem oleh pihak BKSDA bukan lagi sekadar pemenuhan urusan administratif belaka, melainkan telah menjelma menjadi kewajiban syar'i yang mendesak demi melindungi kesucian nyawa manusia.

2. Hifz al-Mal (Perlindungan Harta)

Pilar kedua yang melandasi analisis ini adalah perlindungan terhadap harta benda (*Hifz al-Māl*). Islam melarang keras adanya tindakan pemanfaatan, perpindahan, maupun pengelolaan harta orang lain secara batil, eksploitatif, atau mengandung unsur ketidakpastian (*gharar*). Dalam

⁹¹ Ahmad al-Raysuni, *Imam al-Shatibi's Theory of the Higher Objectives and Intents of Islamic Law* (London: International Institute of Islamic Thought, 2005), 112.

konsep perlindungan konsumen, asas *Hifz al-Māl* mewajibkan adanya keadilan transaksional (*al-'adl*), keterbukaan informasi tarif, serta jaminan keamanan materiil terhadap aset-aset milik konsumen selama aktivitas ekonomi berlangsung.

Penetapan tarif standar ojek troli sebesar Rp1,5 juta untuk layanan pulang-pergi (PP) yang dikomunikasikan secara terbuka oleh penarik troli di area Paltuding sebelum perjalanan dimulai adalah langkah nyata untuk mengeliminasi unsur gharar (ketidakpastian objek dan harga) dalam transaksi ekonomi. Melalui kesepakatan lisan di awal ini, wisatawan mengetahui secara pasti nominal uang yang harus dikeluarkan, dan penarik troli mengetahui volume beban kerja fisik yang harus dihadapi.

Mengenai adanya kebijakan pengenaan biaya tambahan bagi wisatawan yang memiliki berat badan di atas 100 kilogram, hal tersebut tidak dipandang sebagai tindakan pemerasan atau kebatilan syariat, melainkan justru sebagai perwujudan keadilan proporsional (*mubādalah*). Mengingat moda transportasi troli ini digerakkan murni oleh energi otot manusia (*human-powered*), pelonjakan berat muatan secara signifikan membutuhkan tenaga ekstra dan penambahan jumlah personel pendorong (bisa mencapai 2-3 orang penarik). Penyesuaian tarif ini merupakan wujud keseimbangan hak agar para pekerja lokal mendapatkan kompensasi ekonomi yang sepadan dengan beban fisik dan risiko kesehatan yang mereka pertaruhkan, sejalan dengan prinsip kerelaan bersama (*'an tarāḍin*).

Bukti empiris lain dari tegaknya nilai *Hifẓ al-Māl* adalah tingginya integritas etika para penarik troli di lapangan. Sebagaimana dipaparkan oleh Mas Bondan, di tengah padatnya arus pendaki dan minimnya pengawasan elektronik (CCTV) di sepanjang jalur gunung, para penarik troli memegang teguh prinsip kejujuran. Mereka selalu mengamankan dan mengembalikan barang-barang berharga milik wisatawan (seperti gawai/iPhone, dompet, kamera, dan tas) yang terjatuh di jalanan atau tertinggal di atas troli. Harta konsumen dipandang sebagai amanah ketuhanan yang wajib dikembalikan kepada pemiliknya yang sah. Tindakan kolektif ini secara langsung memitigasi potensi kerugian finansial di pihak konsumen selama berada di kawasan wisata.

Adanya iuran wajib dari para anggota paguyuban sebesar Rp50.000,- per bulan yang disetorkan ke kas koperasi merupakan bentuk pengelolaan harta dalam dimensi sosial (*social protection of wealth*). Dana kebajikan (*tabarru'*) yang terhimpun tersebut dialokasikan secara khusus untuk membantu meringankan beban finansial para penarik troli yang mengalami musibah sakit atau kecelakaan kerja. Dari sudut pandang *Maqāṣid*, praktik ini merefleksikan kepatuhan terhadap prinsip bahwa harta tidak boleh hanya berputar di kalangan segelintir orang kaya saja

(*tadāwul al-māl*), melainkan harus memiliki kontribusi sosial nyata demi menjaga ketahanan ekonomi kelas pekerja bawah yang rentan.⁹²

Berdasarkan sintesis komprehensif antara pemenuhan *Hifẓ al-Nafs* dan *Hifẓ al-Māl* pada objek penelitian ini, ditemukan adanya ketimpangan kualitas perlindungan. Jasa ojek troli di Kawah Ijen telah sukses mewujudkan kemaslahatan yang mapan dalam koridor *Hifẓ al-Māl* karena berhasil menggerakkan roda ekonomi masyarakat, menyediakan transparansi harga, dan menjamin keamanan properti wisatawan. Namun, kemaslahatan finansial tersebut berdiri di atas fondasi yang rapuh pada aspek *Hifẓ al-Nafs* akibat tiadanya regulasi teknis keselamatan dari pihak pengelola.

Dalam kaidah prioritas syariat (*Fiqh al-Aulawiyāt*), eksistensi keselamatan jiwa manusia wajib diprioritaskan jauh di atas orientasi perputaran harta benda ataupun keuntungan materiil pariwisata (*al-nafs muqaddamun 'alā al-māl*). Keuntungan ekonomi yang diperoleh dari sektor pariwisata alam tidak boleh mengabaikan risiko kecelakaan sekecil apa pun.⁹³

Oleh karena itu, guna menjembatani kekosongan hukum positif sekaligus menyempurnakan tuntutan syariat, maka metode *Sadd al-Dharī'ah* (menutup jalan yang berpotensi menuju kerusakan) mutlak harus

⁹² Arkanudin Rizki Permono, Andi Asari, dan Nailur Rosita, *Ekonomi Syariah: Fondasi, Praktik, dan Prospek Masa Depan* (Banjarnegara: PT. Penerbit Qriset Indonesia, 2025), 45.

⁹³ Fathurrahman Djamil, *Filsafat Hukum Islam* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999), 78.

diterapkan oleh regulator.⁹⁴ Pihak BKSDA bersama pengurus paguyuban tidak boleh lagi menunda formulasi SOP formal tertulis mengenai standarisasi kelaikan fisik troli, karena membiarkan operasional angkutan ekstrem tanpa batas kendali regulasi sama saja dengan membuka pintu terjadinya marabahaya (*mafsadah*) massal yang mencederai tujuan luhur dari syariat Islam itu sendiri.

⁹⁴ I. Arafah, "Pendekatan Sadd Adz-Dzari'ah Dalam Studi Islam," *Al-Muamalat: Jurnal Hukum & Ekonomi Syariah* 5, no. 1 (2020): 70.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya mengenai Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian di TWA Kawah Ijen, maka peneliti menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi konsumen, atas keamanan dan keselamatan sebagaimana diatur dalam Pasal 4 huruf a UUPK belum terpenuhi secara sistemik. Hal ini disebabkan oleh ketiadaan Standar Operasional Prosedur (SOP) teknis dan standarisasi kelaikan armada (troli). Kewajiban pelaku usaha untuk menjamin mutu jasa (Pasal 7 huruf d) hanya dijalankan berdasarkan itikad baik individual melalui perawatan mandiri (*self-maintenance*), sehingga standar keselamatan yang dihasilkan bersifat subjektif dan belum mampu memberikan jaminan perlindungan yang mutlak bagi wisatawan.
2. Aspek *Hifz al-Mal* terpenuhi melalui transparansi tarif yang disepakati di awal (menghindari *gharar*), kejujuran penarik troli dalam menjaga dan mengembalikan barang bawaan wisatawan yang jatuh, serta adanya fungsi iuran koperasi sebagai jaminan sosial ekonomi bagi para anggota. Sedangkan aspek *Hifz al-Nafs*

(perlindungan jiwa) dalam praktik ini baru mencapai tingkatan Hajiyyāt (kebutuhan pelengkap/kemudahan), belum mencapai tingkatan Darūriyyāt (kebutuhan primer yang terjaga sempurna). Meskipun terdapat upaya pencegahan bahaya secara manual (pengecekan rem dan instruksi lisan), namun risiko kecelakaan tinggi di medan ekstrem tanpa standar keselamatan resmi dianggap sebagai ancaman terhadap jiwa yang belum termitigasi secara syar'i. Syariat menuntut perlindungan jiwa harus didahulukan dan dijamin secara maksimal di atas kemaslahatan harta.

B. Saran

1. Bagi Pengelola (BKSDA & Paguyuban): Segera menyusun SOP tertulis mengenai spesifikasi teknis troli yang layak jalan dan mengadakan pengecekan rutin (*uji kir* sederhana) untuk memastikan keselamatan wisatawan secara objektif.
2. Bagi Pemerintah Daerah: Memberikan pembinaan dan dukungan perlindungan berupa asuransi kecelakaan kerja bagi para penarik troli, mengingat risiko kerja mereka yang sangat tinggi (*Hifz al-Nafs* bagi pelaku usaha).
3. Bagi Wisatawan: Diharapkan lebih teliti dan mematuhi instruksi keselamatan, serta jujur mengenai kondisi fisik/kesehatan sebelum menggunakan jasa ojek troli.

DAFTAR PUSTAKA

- Alamsyah, Wahyu Bagus. "Penetapan Upah dalam Layanan Ojek Pendakian Perspektif Teori Keadilan dan Etika Bisnis Islam (Studi di Pos Pendakian Gunung Butak Via Panderman Kota Batu)." Skripsi, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2025.
- Al-Mustaqim, Dede. "Maqashid Syariah dalam Ekonomi." *AB-JOIEC* (2023).
<https://doi.org/10.61553/abjoiec.v1i1.22>
- Al-Syatibi, Abu Ishaq. *Al-Muwafaqat fi Ushul al-Shariah*. Beirut: Dar al-Kutub, 2019. <https://waqfeya.net/book.php?bid=882>
- Ansari, Puja. "Analisis Wisata Halal dalam Perspektif Maqashid Syariah dan Fatwa DSN-MUI Nomor 108/DSN-MUI/X/2016 (Suatu Penelitian di Objek Wisata Tuan Tapa)." Skripsi, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2024.
- Arafah, I. "Pendekatan Sadd Adz-Dzari'ah Dalam Studi Islam." *Al-Muamalat: Jurnal Hukum & Ekonomi Syariah* 5, no. 1 (2020): 68–86.
- Auda, Jasser. *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law*. London: The International Institute of Islamic Thought (IIIT), 2021.
<https://iiit.org/en/book/maqasid-al-shariah>

Aulia, Avinda Distaniar, dan Suprianik. “Potensi dan Peluang Pelaku Usaha di Taman Wisata Kawah Ijen Kabupaten Bondowoso.” *KHIDMAH: Jurnal Pengabdian Masyarakat* 2, no. 1 (2024): 26–33.

Azizah, Nurlaila. “Problematisasi Implementasi Standar Alat Keselamatan Usaha Aktivitas Wisata Air Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen dan Maqasid Syariah (Studi Pada Aktivitas Wisata Berperahu/Kapal di Pantai Sendang Biru).” Skripsi. Malang: Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, 2025.

Djamil, Fathurrahman. *Filsafat Hukum Islam*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1999.

Elfiani, ed. *Akad Ujrah wa Rahn dalam Perspektif Fiqh Muamalah*. Bukittinggi: UIN Sjech M. Djamil Djambek, 2023.

Fitriawati, dan Djoko Santoso Abi Suroso. “Penerapan Prinsip Ekowisata dalam Penyelenggaraan Pariwisata Alam di TWA Kawah Ijen.” *Jurnal Geografi Gea* 12, no. 1 (2022).

Hamsona, Dewi Ayu, dan Indri Fogar Susilowati. “Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan Penumpang Kendaraan Sepeda Motor.” *Novum Jurnal Hukum*. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/novum/article/view/30141>

Ibnu Majah. “Hadis tentang Upah Pekerja.” Sunnah.com. <https://sunnah.com/ibnmajah:2443>

- Lestari, Yulia Catur, et al. "Perlindungan Hukum Driver Ojek Online terhadap Mitra Kerja." *Jurnal Ilmu Hukum Wijaya Putra* (2023).
<https://jurnal.uwp.ac.id/fh/index.php/jurnalilmuhukum/article/view/148>
- Lanata, Ayub Fuja Eka Andi. *Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Ojek Troli Perspektif Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus di Gunung Ijen/Kawah Ijen Kabupaten Bondowoso)*. Skripsi, IAIN Jember, 2019.
<https://digilib.uinkhas.ac.id/14019/>
- Nasution, Az. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Diadit Media, 2019.
- Natasyah Nadilla, et al. "Dampak Pengembangan Ekowisata Kawah Ijen terhadap Perekonomian dan Pola Mata Pencarian Masyarakat Banyuwangi Jawa Timur." *Pediaqu: Jurnal Pendidikan Sosial dan Humaniora* 5, no. 1 (2026).
- Nggoli. "Perlindungan Hukum terhadap Pelaku Usaha Ojek." *J-CEKI* (2023).
<https://ulilalbabainstitute.id/index.php/J-CEKI/article/view/6506>
- Nofialdi, N. "Maqasid Al-Syari'ah Dalam Perspektif Syatibi." *Al-Fikra: Jurnal Ilmiah Keislaman* 8, no. 1 (2017): 128–155.
- Novemyanto, dan Nur. "Gig Economy dan Perlindungan Hukum Pekerja Transportasi." *Jurnal Hukum Pelita Bangsa* (2023).
<https://jurnal.pelitabangsa.ac.id/index.php/JH/article/view/5789>

Odoh, Akwila Nathanael, Mochamad Amboro Alfianto, Muhammad Alandra Bestama, Maleda Littler, Ayla Hanifa Nur Ramadhani, Maulana Hasan As'ariy, dan Ridwan Robbani. "Peran Lamborghini dalam Mendukung Aksesibilitas Wisata di Kawah Ijen." *Gema Wisata: Jurnal Ilmiah Pariwisata* 21, no. 1 (2025): 351–368.

Panjaitan, Hulman. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: UKI Press, 2021.

Permono, Arkanudin Rizki, Andi Asari, dan Nailur Rosita. *Ekonomi Syariah: Fondasi, Praktik, dan Prospek Masa Depan*. Banjarnegara: PT. Penerbit Qriset Indonesia, 2025.

Rahmawati, Intan. "Tanggung Jawab Pengelola Destinasi Wisata terhadap Keselamatan Pengunjung." *Jurnal Hukum dan Pembangunan* 51, no. 4 (2021).

Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/45288/uu-no-8-tahun-1999>

Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38644/uu-no-10-tahun-2009>

Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>

Saidah, Ifah Nur. “Mekanisme dan Tanggung Jawab Ganti Rugi (Dhaman) Bagi Nasabah Wanprestasi Dalam Perbankan Syari'ah.” *Lentera Hidup: Rumah Jurnal Ilmiah Multidisiplin (RUMI)* 1, no. 1 (2026).

Saprida, Zuul Fitriani Umari, dan Zuul Fitriana Umari. “Sosialisasi Ijarah Dalam Hukum Islam.” *KEPADA AKMAKSAAAA: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat* 3, no. 2 (2023): 131–49.

Shidarta. *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*. Jakarta: Grasindo, 2021.

Suhaimi, Muhamad Rezi, dan Maman Rahman Hakim. “Al-Maqashid Al-Syari'ah; Teori dan Implementasi.” *Sahaja: Journal Sharia And Humanities* 2, no. 1 (2023): 153–70.

Tangka, Miracle Auryel Trifosa, Deine Ringkuangan, dan Mario Gerungan. “Tanggung Jawab Pengelola terhadap Wisatawan yang Mengalami Kecelakaan di Lokasi Wisata.” *Lex Administratum* 11, no. 4 (2023).

Toriquddin, Moh. “Teori Maqashid Syari'ah Perspektif Al-Syatibi.” *Jurnal Metode Hukum* (UIN Maulana Malik Ibrahim Malang), 2014.

Urrohmah, Aulia, Taufiqur Rahman, dan Mohammad Nizarul Alim.

“Pemberdayaan Sosial dan Ekonomi Masyarakat Desa Berbasis Desa Wisata Perspektif Maqashid Syariah: Studi Destinasi Wisata Lon Malang Madura.” *Syarikat: Jurnal Rumpun Ekonomi Syariah* 7, no. 2 (2024).

Zuhaili, Wahbah Az-. *Fiqh al-Islami wa Adillatuhu*. Damaskus: Dar al-Fikr, 2018.

<https://waqfeya.net/book.php?bid=818>

LAMPIRAN-LAMPIRAN

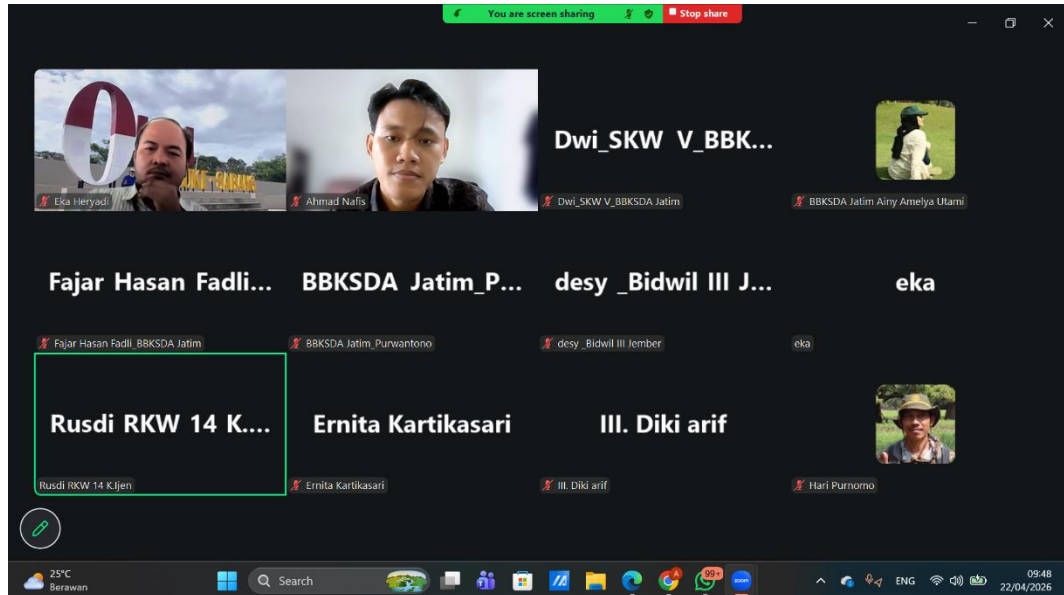
Lampiran I: Pedoman Wawancara

Informan	Pertanyaan
Pengelola (BKSDA)	1. Bagaimana status hukum operasional ojek troli di dalam kawasan konservasi TWA Kawah Ijen? 2. Bagaimana bentuk pengawasan BKSDA terhadap aktivitas para penarik troli setiap harinya? 3. Apakah ada standar teknis (SOP) resmi mengenai bentuk dan sistem pengereman troli yang diizinkan beroperasi? 4. Mengapa hingga saat ini belum ada uji kelaikan berkala untuk armada troli? 5. Apakah asuransi pada tiket masuk BKSDA sudah mencakup risiko saat wisatawan menggunakan ojek troli? 6. Bagaimana mekanisme penanganan jika ada wisatawan yang komplain atau melaporkan kerugian terkait jasa ojek? 7. Bagaimana pihak pengelola menjamin keselamatan kerja para penarik troli yang menghadapi risiko fisik ekstrem?
Pelaku Usaha	1. Apakah Anda memiliki KTA (Kartu Tanda Anggota) resmi dari paguyuban? 2. Bagaimana prosedur untuk menjadi penarik ojek troli yang resmi di Kawah Ijen? 3. Berapa tarif standar untuk jasa ojek troli PP (pulang-pergi)? 4. Mengapa diberlakukan tarif tambahan untuk berat badan di atas 100 kg?

	5. Bagaimana kesepakatan harga dilakukan di awal agar tidak terjadi kesalahpahaman dengan wisatawan? 6. Bagaimana cara Anda merakit dan memodifikasi troli agar kuat menahan beban manusia? 7. Seberapa sering Anda melakukan pengecekan rem dan ban? 8. Instruksi apa yang selalu Anda berikan kepada penumpang sebelum mulai menanjak atau menurun? 9. Apa yang Anda lakukan jika menemukan barang milik wisatawan yang tertinggal di troli atau jatuh di jalan? 10. Apakah ada iuran wajib ke koperasi? Apa manfaat iuran tersebut bagi Anda jika terjadi kecelakaan kerja?
Wisatawan/Penumpang	1. Apakah Anda mendapatkan informasi yang jelas mengenai tarif ojek sebelum menggunakan jasanya? 2. Apakah penarik ojek menjelaskan risiko dan cara duduk yang aman sebelum perjalanan dimulai? 3. Selama perjalanan, apakah Anda merasa aman dengan kondisi fisik troli dan sistem pengeremannya? 4. Apakah ada fasilitas keamanan tambahan (seperti pegangan tangan atau sabuk) yang disediakan? 5. Apakah harga yang Anda bayar sebanding dengan jasa dan risiko yang diambil oleh penarik troli? 6. Apa saran Anda terkait peningkatan standar pelayanan ojek troli di masa depan?

Lampiran II: Dokumentasi Wawancara dan Observasi

- a. Dokumentasi wawancara bersama pihak BKSDA selaku Penanggungjawab dan Regulator.



- b. Dokumentasi wawancara ke kantor Seksi Konservasi Wilayah V



- c. Dokumentasi wawancara Bersama Pak Hasan Driver Ojek Troli



- d. Dokumentasi wawancara Bersama Pak Yono selaku Driver Ojek Troli



- e. Dokumentasi wawancara Bersama Mas Bondan selaku Driver Ojek Troli



- f. Dokumentasi KTA Ojek Troli



- g. Dokumentasi saat berada di pintu loket pendakian



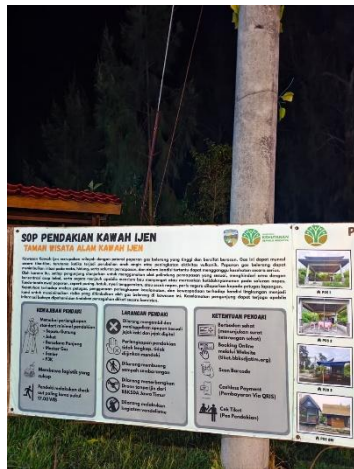
- h. Dokumentasi keadaan troli



- i. Dokumentasi harga tiket masuk



j. Dokumentasi SOP pendakian



k. Dokumentasi keadaan rute pendakian



1. Surat keterangan sehat syarat pembelian tiket

PEMERINTAH KABUPATEN BANYUWANGI
DINAS KESEHATAN
PUSKESMAS MUDOPANGGUNG
 Jl. K.H. Agus Salim 106

SURAT KETERANGAN SEHAT
 Nomor 406/7.22.1/500439/12.05/2021

Kami yang berkedudukan dibawah ini Dokter PUSKESMAS MUDOPANGGUNG, Kecamatan Gm Kabupaten Banyuwangi, dengan ini menerangkan bahwa:

Nama : ATMAADHARMA SUTERAKI
 Tempat, tgl lahir : BANYUWANGI, 19 Mei 2006
 Jenis Kelamin : Laki-laki
 Warna Kulit : Indonesia
 Agama : Islam
 Pekerjaan : PELAJAR MAHASISWA
 Alamat : J. RENDANI
 RT/RW : 11
 Desa/Kel : Singpanan
 Kecamatan : Banyuwangi
 Kabupaten : KAB. BANYUWANGI
 Kecamatan : MENDAKI GUNING DLEN

Data Pemeriksaan

Respiratory Rate	20/menit	Suhu	36 °C
Heart Rate	80 bpm	Massa Kaki	16 kg
Tinggi Badan	169 cm	Bobot Kaki	16 kg
Tea Body Mass	19 kg	Tea Body Mass	Normal
Stroke	100 mmHg	Kolesterol Lemak	Siswa di Jantung, Arteri di sengaja
Diastole	70 mmHg		

Sebelum kami lakukan pemeriksaan dengan rekam, yang berespetukan pada saat ini kami menyatakan: tidak
 sakit 11-20 kali
 kemudian agar yang berespetukan rekam

Banyuwangi, 08 Mei 2021

DR. NONA AZHAR HAIDAR
 NIP. 1981102001003002

Lampiran III: Surat Surat

a. Surat Pra Penelitian



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

Nomor : 190 /F.Sy./TL.01/04/2026
Hal : **Pra-Penelitian**

Malang, 17 Maret 2026

Kepada Yth.
Kepala Seksi Konservasi Wilayah V Banyuwangi
Jl. KH. Agus Salim No. 132 Banyuwangi

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatah

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Ahmad Nafis Muhfani
NIM : 220202110071
Fakultas : Syariah
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan *Pra Research* dengan judul :
**PERLINDUNGAN HUKUM JASA OJEK PENDAKIAN PERSPEKTIF
MAQASID AL-SYAR'AH (STUDI DI TWA KAWAH LIEN BANYUWANGI)**, pada
instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatah

Scan Untuk Verifikasi



Dekan,

Umi Sumbulah

Tembusan :

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



b. Surat Permohonan Izin Penelitian

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

No: : 256 / F.Sy. / UTM.01 / 04 / 2026
 Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Malang, 11 April 2026

Kepada Yth.
 Pimpinan Kantor Kecamatan Licin
 Jl. Raya Licin, ds. Kojan, Kecamatan Licin, Kabupaten Banyuwangi

Assalamualaikum wa Rahmatullahi wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Ahmad Nafis Muhtadi
 NIM : 220202110071
 Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :
Perlindungan Konsumen Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqashid Al Syariah
(Studi di TWA Kawah Ijen Banyuwangi), pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullahi wa Barakatuh



Dekan,

 Umi Sumbulah

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



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

No: : 255 / F.Sy. / UTM.01 / 04 / 2026
 Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Malang, 11 April 2026

Kepada Yth.
 Kepala Seksi Konservasi Wilayah V Banyuwangi
 Jl. Kili. Agus Salim No. 132 Banyuwangi

Assalamualaikum wa Rahmatullahi wa Barakatuh

Dalam rangka menyelesaikan tugas akhir/skripsi mahasiswa kami:

Nama : Ahmad Nafis Muhtadi
 NIM : 220202110071
 Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

mohon diperkenankan untuk mengadakan penelitian dengan judul :
Perlindungan Hak-hak Jasa Ojek Pendakian Perspektif Maqashid Al Syariah (Studi
di TWA Kawah Ijen Banyuwangi), pada instansi yang Bapak/Ibu Pimpin.

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

Wassalamualaikum wa Rahmatullahi wa Barakatuh



Dekan,

 Umi Sumbulah

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



c. Surat balasan penelitian

PEMERINTAH KABUPATEN BANYUWANGI
KECAMATAN LICIN
 Jl. Raya Licin No. 1 Licin
 Telp: (0333) 426644 Fax: (0333) 427073
 Email: kecamatan@banyuwangi.go.id Website: www.banyuwangi.go.id

Licin, 17 April 2026

No: : 070 / 229 / 275 / 2026
 Sifat : Penting
 Lamp: : -
 Perihal : **Izin Penelitian**

Kepada
 Yth. Sdr. Kepala BKSDA Banyuwangi
 di
 Banyuwangi

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Denny Setio Sofiano, S.E., M.M.

Jabatan : Camat Licin

Membawakan izin penelitian kepada:

Nama : Ahmad Nafis Muhtadi

NIM : 220202110071

Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

Untuk mengadakan penelitian dengan judul **Perlindungan Konsumen Jasa Ojek**
Pendakian Perspektif Maqashid Al Syariah di TWA Kawah Ijen Banyuwangi.

Demikian surat ini dibuat atas perhatian dan kepercayaannya disimpulkan terimakasih.

CAMAT LICIN



DENNY SETIO SOFIANO, S.E., M.M.
 Camat
 NIP. 19780805 200901 1 009

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Ahmad Nafis Muhfani
NIM : 220202110071
Tempat Tanggal Lahir : Banyuwangi, 19 Mei 2004
Fakultas / Jurusan : Syariah / Hukum Ekonomi Syariah
Tahun Masuk : 2022
Alamat Rumah : Jl. Rinjani No. 18 RT 01/RW 01
Kelurahan Singotrunan, Kecamatan
Banyuwangi, Kabupaten
Banyuwangi, Jawa Timur
No. HP : 085608507630
Email : 220202110071@student.uin-malang.ac.id

Riwayat Pendidikan

Pendidikan	Asal Sekolah	Tahun Lulus
TK/RA	TK KHADIJAH 169 BANYUWANGI	2009 - 2010
SD/MI	MI MIFTAHUL HUDA PONDOKNONGKO	2010 – 2016
SMP/MTS	SMP NEGERI 3 BANYUWANGI	2016 – 2019
SMA/MA	MA BAITURRAHMAN BANYUWANGI	2019- 2022
KULIAH	UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG	2022-2026

Riwayat Organisasi

No	Organisasi	Tahun
1	Anggota Dep. Keagamaan DEMA UNIVERSITAS	2024-2025
2	Koordinator Dep. Keagamaan Forum Komunikasi Mahasiswa Banyuwangi UIN MALANG	2024-2025
3	Wakil Ketua III Pengurus Komisariat IPNU IPPNU UIN MALANG	2025 - 2026
4	Anggota Generasi Baru Indonesia	2024 - 2026