

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi

Nomor : 2193/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IV/2022

**TANGGUNG JAWAB OPERATOR BUS PARIWISATA TERHADAP PENUMPANG
BERDASARKAN UNDANG - UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG
PERLINDUNGAN KONSUMEN**

OLEH :

Galih Djoyo Albinagii

NPM : 6051801226

Dosen Pembimbing :

Dr. Alusius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan

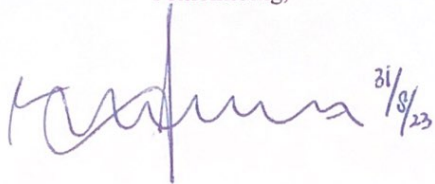
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana

Program Studi Ilmu Hukum

2023

Telah disidangkan pada Ujian
Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing,



31/8/23

(Dr. Aluisius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.)

Dekan,



(Dr. Iur. Liona Nanang Supriatna, S.H., M.Hum.)



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini :

Nama : Galih Djoyo Albinagii

NPM : 6051801226

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

“ Tanggung Jawab Operator Bus Parawisata Terhadap Konsumen Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen ”

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 3 Agustus 2023.

Mahasiswa penyusun Karya Penulisan Hukum



Galih Djoyo Albinagii

6051801226

ABSTRAK

Penelitian ini membahas tentang Tanggung Jawab Operator Bus Pariwisata terhadap penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Tujuan dari penelitian ini adalah melihat perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang bus antar kota antar provinsi (AKAP) dalam kasus kecelakaan, serta mengevaluasi kinerja operator bus dalam memberikan perlindungan tersebut. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi untuk meningkatkan perlindungan hukum bagi penumpang bus antar kota antar provinsi (AKAP).

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dan empiris, yaitu penelitian berdasarkan data-data berupa perundang-undangan, pendekatan konsep dan pendekatan analitis. Sementara itu, tipologi penelitian hukum yuridis normatif yang digunakan adalah inventarisasi hukum positif di bidang hukum perlindungan konsumen. Tipologi penelitian normatif yang digunakan, berfokus pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan operator bus dalam terjadi kecelakaan bus serta perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang bus tersebut.

Hasil yang didapatkan dari penelitian ini: 1) Pengaturan dalam Permenhub AKAP sesuai dengan UUPK, Pengaturan Permenhub AKAP yang sesuai memberikan pemenuhan atas hak yang dimiliki oleh konsumen yang dibebankan pada pelaku usaha, sedangkan standar sehat di Permenhub AKAP tidak jelas, sehingga kewajiban untuk memberikan keamanan, kenyamanan, keselamatan, dan informasi yang dimiliki oleh pelaku usaha berdasarkan pasal 4 huruf a dan c UUPK harus ditunaikan. 2) Upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen atas pelanggaran pasal 4 huruf a dan c UUPK adalah gugatan melalui BPSK untuk kerugian materil atau gugatan Perbuatan melawan Hukum Pasal 1365 KUHPerdara untuk kerugian materil dan immaterial.

Kata Kunci: Perlindungan Konsumen, Tanggung Jawab Operator Bus, Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat-Nya bagi penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan hukum yang berjudul :

“ Tanggung Jawab Operator Bus Terhadap Konsumen Berdsarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen “

Adapun tujuan dari penyusun Penulisan Hukum ini yaitu guna memenuhi penilaian tugas akhir dan syarat kelulusan di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan. Penulis meyakini bahwa Penulisan Hukum ini tidak dapat selesai sepenuhnya tanpa bantuan, dorongan, dukungan dan bimbingan dari berbagai pihak.

Pada kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dan segenap ketulusan hati kepada :

1. **Kristandar Dinata dan Sundari**, selaku orang tua penulis tidak pernah berhenti memberikan dukungan, semangat, dan doa kepada penulis sehingga bisa menyelesaikan penulisan hukum ini dengan baik.
2. **Galuh Djoyo Negoro**, selaku adik penulis yang memberikan semangat, dorongan, dan doa kepada penulis hingga lancar menjalankan penulisan hukum.
3. Bapak **Dr. Iur. Liona Nanang Supriatna, S.H., M.Hum** , selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan
4. Bapak **Dr. Aluisius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.**, selaku Dosen Pembimbing penulisan hukum yang sudah memberikan waktu, tenaga, ilmu, pikiran dan kesabaran membimbing penulis untuk dapat menyelesaikan penulisan hukum ini dengan baik. Tanpa bantuan dan bimbingan dari bapak, penulis tidak dapat menyelesaikan penulisan hukum dengan baik dan benar.
5. Bapak **Karolus E. Lature, S.H.,M.H.**, selaku Dosen Pembimbing seminar proposal yang sudah membantu penulis membuat penulisan hukum dengan mengerti.
6. Ibu **Dyan Franciska Dumaris Sitangga, S.H, M.H.**, selaku Dosen Wali penulis yang sudah membantu, memberi arahan, dan dukungan kepada penulis hingga sampai di titik ini.
7. Kepada seluruh **Bapak dan Ibu Dosen** Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang tidak dapat saya sebutka satu-persatu yang telah memberikan ilmu

pengetahuan dan jasa selama penulisan menempuh Pendidikan di Fakultas Hukum tercinta.

8. Kepada teman-teman penulis “ **Planarcana** ”, Aaron Emanuel, Chaenurahman Dika, Meyra Aretha, dan Yeira Saddak, yang sudah memberikan dukungan dan doa kepada penulis sehingga bisa membereskan penulisan hukum ini.
9. Seluruh **Staf Tata Usaha dan Prakarya** Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang telah banyak membantu untuk kelancaran penulis.
10. Kepada **Adinda Amelia Rinal**, sudah membantu penulis menajalankan penulisan hukum ini dengan baik terima kasih atas doa, dukungan, dan semangat yang diberikan kepada penulis.
11. Terakhir, kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu-persatu terima kasih atas dukungan dan doa yang telah di berikan kepada penulis.

Bandung, 31 juli 2023

Galih Djoyo Albinagii
6051801226

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
1. Latar Belakang	1
2. Rumusan Masalah	13
3. Maksud dan Tujuan Penulisan	14
4. Kegunaan Penelitian.....	14
4.1. Kegunaan Teoritis.....	14
4.2. Kegunaan Praktis	15
5. Metode Penelitian.....	15
5.1. Sifat Penelitian	15
5.2. Metode Pendekatan	15
6. Rencana Sistematika Penulisan.....	16
BAB II TINJAUAN UMUM PELAKU USAHA JASA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN	19
1. Konsumen	19
1.1. Pengertian Konsumen	19
1.2. Batasan Konsumen.....	20
1.3. Hak dan Kewajiban Konsumen.....	22
2. Pelaku Usaha.....	23
2.1. Pengertian Pelaku Usaha.....	23
2.2. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha	25

3.	Tanggung Jawab Pelaku Usaha Dalam Hukum Perlindungan Konsumen	29
BAB III	TINJAUAN UMUM OPERATOR BUS AKAP BERDASARKAN STANDAR NASIONAL INDONESIA	31
1.	Operator Bus	31
2.1.	Pengertian Operator Bus	31
2.2.	Standar Bus Antar Kota Antar Provinsi.....	31
2.	Tinjauan Umum Operator Bus	43
2.1.	Pengertian Operator Bus Antar Kota Antar Provinsi.....	43
2.2.	Klasifikasi Operator Bus Antar Kota Antar Provinsi	44
2.3.	Prosedur Pelaksanaan Operator Bus Antar Kota Antar Provinsi	45
BAB IV	ANALISIS TANGGUNG JAWAB OPERATOR BUS PARIWISATA TERHADAP PENUMPANG BERDASARKAN UNDANG - UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN	48
1.	Analisis Tanggung Jawab Operator Bus Antar Kota Antar Provinsi yang berdasarkan standarisasi AKAP yang Berlaku.....	48
2.	Analisis Upaya Hukum yang Dapat Dilakukan oleh Konsumen yang Dirugikan oleh Operator Bus AKAP Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.....	58
BAB V	PENUTUP	61
1.	Kesimpulan	61
2.	Saran	61
	DAFTAR PUSTAKA.....	63

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Dalam perkembangan teknologi transportasi, sistem transportasi dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan pokok masyarakat yang terus mengalami peningkatan baik dari segi kualitas maupun kuantitas. Dari berbagai macam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat, transportasi daratlah yang cukup dominan. Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat di negara kita, perlu diatur mengenai bagaimana dapat dijamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna menjamin kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Salah satu alat transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat adalah bus. Penumpang bus sebagai konsumen sering dirugikan dengan adanya beberapa masalah yang terjadi misalnya keterlambatan jadwal keberangkatan, kondisi bus yang tidak layak jalan, terjadi kecelakaan bus. Pada kondisi seperti ini, maka penumpang tentu saja memerlukan perlindungan hukum. Perlindungan hukum dapat diartikan perlindungan oleh hukum atau perlindungan dengan menggunakan pranata dan sarana hukum. Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan, dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Dalam Perlindungan Konsumen, selain menentukan hak dan

kewajiban pelaku usaha, hak dan kewajiban konsumen, juga mengatur tentang upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang mengalami kerugian akibat perbuatan pelaku usaha. Penumpang sebagai konsumen jika terjadi kecelakaan yang dialami oleh bus, hanya mendapat asuransi dari perusahaan asuransi yang diambil dari uang tiket penumpang, tapi dari pihak perusahaan bus tidak mendapat apa-apa kecuali hanya permohonan maaf. Tentu saja banyak konsumen yang merasa hak-haknya diabaikan oleh pihak perusahaan bus, padahal konsumen berhak untuk mendapatkan lebih dari sekedar asuransi kecelakaan, karena telah membayar ongkos sesuai dengan yang ditetapkan oleh pihak perusahaan bus.

Pada praktiknya, pemilik/perusahaan bus merupakan sebagai operator bus, sedangkan pengawasan pada kegiatan operasional dilimpahkan kepada pengawas lapangan. Operator bus Antar Kota Antar Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi dengan menggunakan Bus umum yang terikat dalam trayek.¹ Mobil Bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.² Bus Antar Kota Antar Provinsi ini

¹ Pasal 1 angka 21, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

² Pasal 1 angka 13, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

termasuk kategori mobil bus besar adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang beratnya lebih dari 8.000 (delapan ribu) kilogram sampai dengan 16.000 (enam belas ribu) kilogram, Panjang lebih dari 9.000 (Sembilan ribu) milimeter sampai 12.000 (dua belas ribu), lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter dan tinggi kendaraan tidak lebih 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar kendaraan.³

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22 Tahun 2009) merupakan suatu upaya hukum untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Berdasarkan Pasal 3 UU No. 22 Tahun 2009, disebutkan bahwa tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan, adalah:

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

³ Pasal 1 angka 16, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan sistem sewa atau bayar. Pelayanan angkutan umum dibedakan dalam tiga kategori utama yaitu Angkutan Antar Kota, Angkutan Perkotaan dan Angkutaan Pedesaan. Angkutan Antar Kota dibagi dua yaitu Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), yakni angkutan angkutan antar kota yang melampaui batas wilayah administrasi provinsi, dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), yakni pelayanan jasa angkutan antar kota dalam suatu wilayah administrasi Provinsi.⁴ Angkutan umum memang begitu dibutuhkan oleh masyarakat. Angkutan merupakan sarana umum yang sering di pakai masyarakat guna menunjang kegiatan sehari-hari.⁵

Pada kenyataannya masih sering terdapat pengemudi angkutan melakukan tindakan yang merugikan bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara imateriil, seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Masih terdapat beberapa kasus di mana Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang tidak layak jalan masih beroperasi. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti kurangnya pengawasan dan regulasi yang ketat dari pihak berwenang, birokrasi yang kompleks, serta masalah ekonomi dan finansial. Kendaraan yang tidak layak jalan tersebut

⁴ Suwardjoko Warpani, 2002, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Penerbit ITB, Bandung.

⁵ Republik Indonesia, "Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan," dalam Fokusmedia, *Empat Undang-Undang Transportasi*, Bandung, 2005, hlm. 2

menjadi ancaman bagi keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya. Mereka juga dapat membahayakan lingkungan sekitar jika tidak dipelihara dengan baik.

Otoritas yang berwenang harus memastikan bahwa kendaraan yang tidak layak jalan ditarik dari jalan raya dan tidak diizinkan untuk beroperasi sampai memenuhi standar keselamatan yang diterapkan. Standar keselamatan juga diatur didalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek didalam Pasal 42 ayat 1 angka (2) yaitu “ Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dipasang media informasi yang pemasangannya tidak mengganggu identitas kendaraan serta aspek keselamatan dan keamanan penumpang dan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan “ dan penumpang berhak menegur awak kendaraan apabila dalam menjalankan kendaraanya mengancam keselamatan penumpang atau pengguna jasa angkutan lainnya.

Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.⁶ Standar Pelayanan Minimal meliputi:⁷

⁶ Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek

⁷ Pasal 2 Ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesetaraan; dan
- f. Keteraturan.

Rincian Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek tercantum dalam Lampiran I yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.⁸ Perusahaan angkutan umum yang melanggar ketentuan tersebut dapat dikenai sanksi administratif.⁹

Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek mengatur ketentuan mengenai angkutan kota antar provinsi (AKAP) sebagai berikut:¹⁰

1. Kendaraan yang digunakan untuk AKAP harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan kelayakan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Kendaraan harus dilengkapi dengan alat komunikasi seperti radio atau telepon genggam, serta alat perekam suara atau alat pemantau jarak tempuh.

⁸ Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek

⁹ Pasal 8 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek

¹⁰ Pasal 18 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek

2. Fasilitas kendaraan AKAP harus dilengkapi dengan fasilitas yang memadai untuk kenyamanan dan keselamatan penumpang, antara lain kursi yang empuk dan lebar, alat pemadam kebakaran, toilet, dan alat penerangan darurat. Selain itu, kendaraan juga harus dilengkapi dengan sistem pendingin udara atau ventilasi yang cukup.
3. Pengemudi kendaraan AKAP harus memiliki surat izin mengemudi yang masih berlaku dan memiliki pengalaman mengemudi yang memadai. Selain itu, pengemudi juga harus memiliki kemampuan dalam berkomunikasi dengan penumpang, serta memahami dan mampu menjalankan tugasnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
4. Penumpang kapasitas kendaraan AKAP harus sesuai dengan kapasitas yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan. Penumpang harus duduk di dalam kendaraan dan tidak diizinkan berdiri di lorong atau di atas atap kendaraan. Selain itu, penumpang juga harus mengikuti aturan keselamatan dan disiplin selama perjalanan.
5. Tarif angkutan kota antar provinsi ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengusaha angkutan dengan pemerintah daerah setempat. Tarif harus disepakati secara transparan dan harus disampaikan kepada masyarakat melalui media yang mudah diakses.
6. Pengawasan pelaksanaan AKAP harus diawasi oleh instansi yang berwenang untuk memastikan bahwa kendaraan, fasilitas, pengemudi, penumpang, dan tarif memenuhi standar yang ditetapkan. Pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku akan dikenakan sanksi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek (SPM AOKBU) mengatur tentang standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor umum yang melayani angkutan orang dalam trayek, termasuk kendaraan bus AKAP. Dalam Lampiran 2 Permenhub No. 98 Tahun 2013, terdapat beberapa standar yang harus dipenuhi oleh kendaraan bus AKAP, diantaranya:¹¹

1. Pintu darurat yang dapat diakses dari dalam dan luar kendaraan.
2. Sistem informasi penumpang yang mencakup informasi rute, jadwal, dan tarif.
3. Sistem pendinginan udara dan ventilasi yang memadai.
4. Sistem pemanas yang memadai.
5. Sistem pengamanan penumpang yang mencakup sabuk pengaman, palu pemecah kaca, dan alarm.
6. Sistem pengeras suara yang memadai.
7. Sistem pencahayaan yang memadai.

Dalam melakukan operasionalnya, kendaraan bus AKAP juga harus mematuhi peraturan lalu lintas dan peraturan-peraturan lain yang terkait dengan angkutan umum, seperti peraturan mengenai jam operasional, peraturan mengenai kelelahan pengemudi, dan peraturan mengenai keamanan dan kenyamanan penumpang.

¹¹ Lampiran 1, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 PM Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Selain itu, pengemudi juga harus mematuhi aturan lalu lintas dan memastikan kendaraan yang mereka operasikan layak jalan dan aman digunakan. Jika pengemudi melanggar aturan lalu lintas atau menggunakan kendaraan yang tidak layak jalan, maka mereka dapat dikenakan sanksi hukum seperti denda atau penahanan SIM. Dalam hal kecelakaan terjadi, penyebab kecelakaan harus diselidiki secara menyeluruh dan pihak berwenang bertanggung jawab harus diadili sesuai aturan yang berlaku. Ini termasuk pengemudi, pemilik kendaraan, dan pihak lain yang terlibat dalam memastikan kendaraan tersebut aman untuk digunakan di jalan raya. Dalam pembentukan KUHPidana, tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu diatur sebagai perbuatan yang pelakunya pengemudi kendaraan dapat mempertanggungjawabkan secara pidana.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dalam trayek harus memenuhi persyaratan teknis dan administratif yang ditetapkan oleh pemerintah, didalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek pada Pasal 7 angka 7 “ jenis kelas pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) huruf f dinyatakan dengan jenis dan tipe kendaraan serta persyaratan standar pelayanan minimal yang harus dipenuhi” dan Pada Pasal 42 huruf i yaitu “ dokumen kendaraan yang sudah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan “ dan pada Pasal 67 yaitu “ untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud

dalam pasal 65 ayat (1), perusahaan angkutan umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut : a. memiliki paling sedikit 5 kendaraan, b. memiliki atau menguasai tempat penyimpanan kendaraan yang dapat menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki, c. menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerja sama dengan pihak lain; dan, d. terdapat kebutuhan kendaran sesuai hasil evaluasi dan penetapan kebutuhan kendaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek” dan Pasal 96 ayat (1) yaitu “ setiap pengemudi dan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib mematuhi ketentuan mengenai ; a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan, b. persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor” dan yang terakhir pada Pasal 98 ayat (1) dan (2). termasuk dalam hal keselamatan dan kelaikan jalan. Jika kendaraan tidak memenuhi persyaratan tersebut, maka kendaraan tersebut tidak diperbolehkan untuk angkutan jalan dan dapat dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan administratif untuk angkutan jalan, termasuk dalam hal keselamatan dan kelaikan jalan, tidak diperbolehkan digunakan untuk angkutan jalan. Jika kendaraan tersebut tetap digunakan, maka pengusaha angkutan tersebut dapat dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Pada kenyataannya masih sering terdapat pengemudi angkutan melakukan tindakan yang merugikan bagi penumpang, baik itu kerugian yang secara nyata oleh penumpang (kerugian materiil), maupun kerugian yang secara imateriil, seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan yang dirasakan oleh penumpang. Salah satu kasus yang terjadi ialah seorang supir mengemudikan Bus Antar Kota Antar Provinsi Sugeng Rahayu dan menyebabkan bus berhati-hati dan kurangnya konsentrasi dalam mengendarai bus yang menyebabkan supir menabrak truk kontainer yang sedang berhenti di bahu jalan, di Jalan Wates-Purworejo, Temon, Kulon Progo, DI Yogyakarta pada tanggal 24 September 2021 lalu yang mengakibatkan 2 orang tewas dan 4 orang luka-luka.¹² Dan tabrakan beruntun di Ngawi akibat kelalailan supir bus tidak jaga jarak dengan kendaraan lain yang mengakibatkan kecelakaan beruntun ini, kecelakaan maut ini di jalan raya mantingan-ngawi, kilometer 25, Desa Sidowayah, kecamatan Widodaren, Kabupaten Ngawi, jumat (14/11) sore¹³. Terdakwa terbukti telah melanggar Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Kecelakaan Lalulintas. Dengan demikian, bahwa yang menjadi pelaku tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian ialah pengemudi kendaraan karena tindakan yang dilakukan itu bersifat melawan hukum. Sifat melawan hukum tersebut memperlihatkan kesalahan

¹² Dani Julius Zebua, Supir Bus Sugeng Rahayu Diduga Mengantuk Saat Tabrak Truk Kontainer Yang Terpakir (Berita Online Kompas.com Jumat, 24 September 2021, 12:48 WIB) Tersedia Disitus : <https://regional.kompas.com/read/2021/09/24/124800378/sopir-bus-sugeng-rahayu-diduga-mengantuk-saat-tabrak-truk-kontainer-yang?page=all> , diakses pada tanggal 29 maret 2023, pukul 18:00 WIB

¹³ Dwidjo U. Maksum, Tabrakan Beruntun Di Ngawi Akibat Kelalaian Supir Bus (Berita Online Tempo.co 15 November 2003, 15:24 WIB) Tersedia Disitus : <https://nasional.tempo.co/read/30150/tabrakan-beruntun-di-ngawi-akibat-kelalaian-supir-bus>

dari pengemudi kendaraan yang berbentuk kealpaan/kelalaian atau dengan kata lain tindakan tersebut tercela dan pelaku menyadari tindakan yang dilakukan tersebut. Dalam pembentukan KUHPidana, tindak pidana kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian masih sangat perlu diatur sebagai perbuatan yang pelakunya pengemudi kendaraan dapat mempertanggung jawabkannya secara pidana.

Untuk memberikan kepastian hukum pada korban kecelakaan bus, sudah terdapat peraturan pemerintah yang didalamnya terdapat produk-produk berupa peraturan perundang-undangan yang merupakan sarana pemberian pelayanan informasi secara terpadu, tepat dan akurat bagi konsumen, hal ini diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut dengan UULLAJ, dalam Pasal 4 UULLAJ dinyatakan undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Selain itu, tertulis juga dalam pasal 235 ayat (1) UULLAJ bahwa, "jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam pasal 229 ayat (1) huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak mengugurkan tuntutan perkara pidana". Maka dari itu, dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha

angkutan, pekerja (sopir/pengemudi), serta penumpang. Tetapi walaupun demikian, belum ada peraturan yang rinci mengenai hak-hak yang seharusnya didapatkan oleh konsumen yaitu penumpang bus yang menjadi korban kecelakaan atas kelalaian supir bus, karena dalam UULLAJ hanya tertulis kompensasi yang seharusnya diberikan korban, bukan perlindungan hukum bagi korban.

Dalam hal ini, Undang-Undang Perlindungan Konsumen belum menjelaskan secara rinci mengenai hak-hak yang seharusnya didapatkan oleh konsumen yaitu penumpang bus yang menjadi korban kecelakaan atas kelalaian, maka dari itu penelitian merasa hal ini perlu dipelajari dan diteliti secara mendalam mengenai perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum yang terjadi pada bus sugeng rahayu. Selanjutnya penulis penyusunannya dalam suatu penulisan hukum yang berjudul: “**TANGGUNG JAWAB OPERATOR BUS PARIWISATA TERHADAP PENUMPANG BERDASARKAN UNDANG - UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN**”.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan penjabaran latar belakang yang telah dipaparkan sebelumnya, maka Penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab operator bus antar kota antar provinsi yang berdasarkan standarisasi AKAP yang berlaku ?

2. Bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang dirugikan oleh operator bus AKAP berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen ?

3. Maksud dan Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penelitian ini ialah:

1. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab operator bus Antar Kota Antar Provinsi yang berdasarkan standarisasi AKAP yang berlaku
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang dirugikan oleh operator bus AKAP Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

4. Kegunaan Penelitian

Suatu produk penulisan hukum tidak hanya semata-mata untuk kegunaan teoritis, tapi juga dapat dikategorikan untuk kegunaan praktis. Maka dalam penulisan karya tulis hukum untuk kegunaan praktis, diperlukan suatu metode khusus dalam pelaksanaan juga dalam penyajiannya, yang tujuan akhirnya untuk mendapatkan jawaban dari suatu masalah hukum tertentu.

4.1. Kegunaan Teoritis

Adapun kegunaan secara teoritis yang dapat dihasilkan dari penelitian ini adalah untuk memberikan pandangan-pandangan yang berguna dalam pengembangan ilmu hukum di Indonesia, khususnya dalam perlindungan hukum. Selain itu, diharapkan melalui penelitian ini menjadi jelas aturan mana yang seharusnya diterapkan

dalam hal pertanggung jawaban hukum perusahaan operator bus dalam memberikan perlindungan terhadap penumpang bus.

4.2. Kegunaan Praktis

Adapun kegunaan secara praktis dengan adanya penelitian ini adalah diharapkan dalam prakteknya, terjadi peningkatan pemahaman dan perlindungan hukum bagi masyarakat dan perusahaan operator bus.

5. Metode Penelitian

5.1. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis yaitu penulis akan menafsirkan fakta secara sistematis sehingga lebih mudah dipahami dan menyimpulkan persoalan yang diteliti. Penelitian bersifat deskriptif analitis ini berguna untuk menjawab masalah hukum yang terjadi dalam hukum positif di Indonesia mengenai tinjauan terkait tanggung jawab hukum dan perlindungan hukum bagi penumpang bus yang diberikan oleh perusahaan operator bus.

5.2. Metode Pendekatan

Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif Penulis akan melakukan penelitian berdasarkan data-data berupa perundang-undangan, pendekatan konsep dan penekatan analitis. Sementara itu, tipologi penelitian hukum yuridis normatif yang digunakan penulis dalam penulisan hukum ini adalah inventarisasi hukum positif di bidang hukum perlindungan konsumen. Inventarisasi hukum positif

bertujuan untuk mengidentifikasi dengan tujuan menyelesaikan norma manakah yang harus disebut sebagai norma hukum positif, melakukan korelasi terhadap norma-norma yang teridentifikasi sebagai norma hukum dan mengorganisasikan norma-norma yang sudah berhasil diidentifikasi. Tipologi penelitian normatif yang digunakan penulis berfokus pada peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan tanggung jawab perusahaan operator bus dalam terjadi kecelakaan bus serta perlindungan hukum yang diberikan kepada penumpang bus tersebut.

6. Rencana Sistematika Penulisan

BAB 1 – PENDAHULUAN

Pada bagian ini akan ditulis mengenai hal-hal yang menjadi latar belakang dilakukannya penulisan hukum, dimulai dari masalah mengenai penggunaan kendaraan umum oleh masyarakat, hingga bentuk pertanggung jawaban hukum dan perlindungan konsumen yang diberikan oleh perusahaan operator bus Antar Kota Antar Provinsi dalam kejadian bus ini. Selain itu akan terdapat metode penulisan hukum berupa yuridis normatif, tujuan penulisan, manfaat penulisan serta sistematika penelitian.

BAB II – TINJAUAN UMUM PELAKU USAHA JASA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KOSUMEN

Pada bagian ini, penulis akan menjelaskan standar perlindungan konsumen berdasarkan Undang-Undang Nomer 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

BAB III – TINJAUAN UMUM OPERATOR BUS AKAP BERDASARKAN STANDAR NASIONAL INDONESIA

Pada bagian ini, penulis akan menguraikan potret dari pengaturan standar-standar operator bus antarkota antarprovinsi.

BAB IV – ANALISIS YURIDIS TANGGUNG JAWAB OPERATOR BUS AKAP TERHADAP PENUMPANG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

Pada bagian ini, penulis akan menguraikan analisis dari rumusan masalah yaitu bagaimana tanggung jawab operator bus Antar Kota Antar Provinsi yang berdasarkan standarisasi AKAP yang berlaku dan bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen yang dirugikan oleh operator bus AKAP berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

BAB V – PENUTUP

Pada bagian ini, penulis akan memberikan kesimpulan berdasarkan pembahasan dari bab-bab sebelumnya disertai dengan saran dari penulis. Saran yang diberikan merupakan ide untuk menyelesaikan masalah yang menjadi pokok pembahasan dalam penelitian.