

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sektor transportasi memiliki peranan yang cukup penting dalam peningkatan mobilitas warga, baik dari segi kepentingan umum maupun pelayanan perdagangan barang dan jasa. Tidak hanya itu saja, transportasi merupakan sarana yang penting dan strategis dalam memperlancar perputaran roda perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan negara serta mempengaruhi semua aspek dalam kehidupan bangsa dan negara. Hal ini tercermin semakin meningkatnya kebutuhan jasa transportasi bagi mobilitas orang dan barang dari dan ke seluruh tanah air dan luar negeri. Selain itu transportasi berperan sebagai pendorong, penunjang, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi tetapi baru berkembang sebagai upaya peningkatan pemerataan pembangunan. Transportasi jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional yang sejalan dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan transportasi yang selamat, tepat, nyaman, tertib, aman, cepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.¹ Lalu lintas dan transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri harus dikembangkan dan

¹ Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementrian Perhubungan republik Indonesia
“Transportasi sebagai Pendukung Sasaran Pembangunan Nasional”,
<http://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional> diakses
pada tanggal 4 Maret 2021

dimanfaatkan secara maksimal sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan moda transportasi lain. Pengembangan lalu lintas dan transportasi jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mendinamisasikan dan mengintegrasikan unsur-unsur yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berhasil guna dan berdaya guna. Untuk mencapai dan hasil guna daya guna yang optimal, maka perencanaan dan pengembangannya perlu ditata dalam satu kesatuan sistem secara seimbang, tetap, sinergi, serasi dan terpadu antara yang satu dengan lainnya. Peranan transportasi jalan yang memiliki nilai penting dan strategis karena menguasai hajat hidup orang banyak dan masyarakat yang bergantung pada kebutuhan transportasi jalan raya, sehingga pemerintah mempunyai peran dan tanggung jawab yang sangat penting dalam mengelola dan mengatur tentang permasalahan transportasi termasuk juga transportasi jalan raya, maka transportasi jalan dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dan dalam pengembangannya juga melibatkan pihak swasta.² Hal ini sesuai dengan ketentuan yang ada di dalam Undang-undang Dasar Tahun 1945 Pasal 33 ayat (2) yang menyatakan. “cabang-cabang produksi penting bagi masyarakat dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”. Kebutuhan akan adanya transportasi, pemerintah mempunyai peran sebagai pembina, sehingga pemerintah berkewajiban untuk menyusun dan

² Abdulkadir muhamad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara Bandung. 1991. Hal.1

merumuskan kebijakan, mengendalikan, dan mengawasi perwujudan transportasi dan jaringan pelayanan.

Dalam kehidupan sehari-hari sangat dibutuhkan angkutan ataupun kendaraan pribadi untuk mengangkut orang hingga sampai ke tempat tujuan. Dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut UU No 22/2009 menyebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Adapun jenis kendaraan yaitu; kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor sendiri terdiri dari; sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus. Sedangkan kendaraan tidak bermotor ialah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan kendaraan yang digerakkan dengan tenaga hewan.

Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran yang sesuai dengan Pasal 1 angka 10 UU No 22/2009 Angkutan antar jemput atau yang biasanya dikenal oleh masyarakat dengan Otobus merupakan jasa pelayanan transportasi antar daerah dengan menggunakan minibus berkapasitas 8-15 orang bahkan bisa lebih. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum sesuai dengan Pasal 1 angka 21 UU No 22/2009 Angkutan Antar Jemput ini memiliki izin beroperasi dari pemerintah yang dapat dilihat dari plat berwarna kuning serta memberikan tiket kepada para

penumpang. Sedangkan trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani menggunakan mobil penumpang umum dan Mobil Bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut biaya sesuai dengan Pasal 1 Angka 3 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 15 Tahun 2019. Dengan berdasar pada Pasal 3 ayat (2) Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bertujuan untuk memberikan acuan dalam:

- a. perencanaan penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek;
- b. pengaturan penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek; dan
- c. pengawasan penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Dalam Pasal 2 dan Pasal UU 22/2009 mengatur asas dan tujuan pengangkutan. Ada juga Asas penyelenggaraan lalu lintas yang diatur dalam Pasal 2 UU 22/2009 yakni :

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri

Adapun Pasal 3 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni :

- a. 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;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat

Demikian juga dalam Pasal 9 UU No 22/2009 Tentang Tata Cara Berlalu Lintas bagi Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum serta Pasal 141 UU No 22/2009 Tentang standar pelayanan angkutan orang:

- a. keamanan;
- b. keselamatan;
- c. keterjangkauan;
- d. kesejahteraan; dan
- e. keteraturan.

Standar minimum yang dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis layanan yang diberikan. Ketentuan lebih lanjut mengenai standar layanan minimal sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Pengguna jasa ialah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan umum baik untuk angkutan orang dan juga barang. Karena pengangkutan yang dibahas ialah pengangkutan orang maka pengguna jasa untuk selanjutnya disebut penumpang. Kalau pengangkut ialah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan angkutan barang dan/ atau penumpang.

Pengertian lainnya adalah menurut Pasal 1 ayat 22 UU No 22/2009, yang disebut dengan Pengguna Jasa adalah perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Sedangkan yang disebut pengangkut dalam Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berlakunya UU No 22/2009 tersebut diharapkan dapat membantu mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dalam penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha angkutan, pekerja (sopir/pengemudi) maupun penumpang serta ada suatu mekanisme *social*

control yang diberlakukan.³ Secara operasional kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dilaksanakan oleh pengemudi angkutan yang merupakan pihak yang mengikatkan diri untuk menjalankan kegiatan pengangkutan atas perintah dari perusahaan angkutan. Pengemudi dalam menjalankan tugas mempunyai tanggung jawab untuk melaksanakan kewajibannya yaitu dengan mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati bersama dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan yang dituju dapat berlangsung tanpa hambatan dan juga penumpang dalam keadaan sehat, tidak mengalami bahaya apapun, luka-luka, maupun meninggal dunia.⁴ Sehingga tujuan dari pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan yang diperjanjikan. Perlindungan hukum bagi penumpang ialah salah satu masalah yang besar dengan persaingan global yang akan terus berkembang sehingga perlindungan hukum sangat dibutuhkan. Jika dilihat dari aspek perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan, keadaan demikian sangat tidak ideal dan dalam prakteknya dapat merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan angkutan darat tidak terlalu terdengar permasalahannya terkait tanggung jawab pengusaha kendaraan angkutan umum.

Perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum di darat telah di atur dalam UU No 22/2009 Peraturan ini yang menjadi pedoman dalam melindungi

³ Sabian Utsman, "Dasar – Dasar Sosiologi Hukum: Makna Dialog Antara Hukum dan Masyarakat", Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009. h. 156

⁴ http://www.lawsripsi.com/index.php?option=com_content&view=article&id=7&itemid=7
diakses pada 3 Maret 2021 pukul 15.03

kepentingan penumpang jikalau hak nya ada yang dilanggar oleh penyedia jasa angkutan umum. Pada prinsip-prinsip tanggung jawab ada salah satu disebutkan dimana prinsip tersebut di jelaskan pada Pasal 24 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa pengangkut dapat membebaskan diri dari tanggung jawab apabila ia dapat membuktikan bahwa kerugian bukan timbul karena kesalahannya.⁵

Dalam penggunaannya juga ada klasifikasi Kendaraan bermotor yang tidak dalam trayek salah satu jenis nya adalah Bus pariwisata yang dapat diartikan juga dalam Pasal 31 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 117 Tahun 2018

“Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf c merupakan pelayanan Angkutan yang disediakan untuk keperluan kegiatan wisata.”

dijelaskan bahwa bus pariwisata merupakan layanan angkutan yang disewa untuk keperluan kegiatan wisata. Terdapat juga pada ayat (2) pelayanan angkutan orang untuk keperluan pariwisata harus memenuhi pelayanan sebagai berikut :

- a. mengangkut wisatawan
- b. pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata
- c. tidak termasuk terminal
- d. pembayaran tarif berdasarkan waktu penggunaan kendaraan sesuai dengan perjanjian antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan;
- e. tidak boleh digunakan selain keperluan wisata

⁵ *Ibid*

- f. tidak terjadwal; dan
- g. wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang ditetapkan

Kendaraan yang digunakan untuk layanan Angkutan Orang dalam Keperluan Pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. menggunakan kendaraan berupa Mobil Bus umum atau mobil penumpang umum yang dilengkapi dengan fasilitas keperluan wisata;
- b. dilengkapi stiker yang bertuliskan "PARIWISATA" dan dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan pada kaca depan dan kaca belakang mobil bus;
- c. dilengkapi tanda khusus dengan tulisan "PARIWISATA" dan dapat dibaca dengan jelas yang ditempatkan pada sebelah kiri dan sebelah kanan badan kendaraan;
- d. dilengkapi dengan alat pemantau unjuk kerja pengemudi yang dapat merekam kecepatan kendaraan dan perilaku pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan;
- e. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar kuning tulisan hitam atau sesuai dengan ketentuan peraturan Perundang-Undangan;
- f. mencantumkan nama perusahaan dan/atau nama merek dagang serta nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan serta nomor kendaraan dan nomor uji kendaraan yang dicantumkan pada bagian belakang kendaraan;

- g. dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK), kartu tanda uji berkala, dan Kartu Elektronik Standar Pelayanan yang masih berlaku; dan
- h. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam dan di luar kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

Dalam Studi kasus Bus Pariwisata di Sumedang hingga tertanggal 11 Maret 2021 belum ada kepastian soal penyebab bus tersebut bisa jatuh ke dalam jurang, namun dugaan sementara akibat sopir kehilangan kendali serta mengalami kegagalan pengereman. Faktor kedua perlu diperhatikan ialah rute atau medannya secara struktur kondisi jalan di lokasi kejadian memang sangat curam. Tertanggal 11 Maret pada pukul 17.42 wib, Budi Setiyadi Direktur Jendral Perhubungan Darat Kementerian Pehubungan mengatakan selain telat melakukan uji KIR, Bus Pariwisata Sri Padma Kencana ternyata juga belum mengajukan izin dalam sistem perizinan angkutan umum dan multimoda yang ada di dirjen perhubungan darat dan bahkan tidak ada izin usaha pariwisata nya juga.⁶ Tertanggal 30 Maret 2021 Dinas Perhubungan Kabupaten Subang Sudah merekomendasikan agar izin operasional perusahaan otobus (PO) Bus Tri Padma Kencana dicabut.⁷

⁶ Dendi Ramdhani, Bus Telat Uji KIR Hingga Pembatas Jalan Tak Kuat Menahan, Ini Temuan di Balik Kecelakaan Maut Sumedang, <https://regional.kompas.com/read/2021/03/11/161452878/bus-telat-uji-kir-hingga-pembatas-jalan-tak-kuat-menahan-ini-temuan-di> diakses pada tanggal 1 April 2021

⁷ Hilman Kamaludin, Fakta Baru Kecelakaan di Tanjakan Cae Yang Tewaskan 30 orang Sopir Tak Cek Rem Saat Berangkat, <https://www.tribunnews.com/regional/2021/03/30/fakta-baru-kecelakaan-maut-di-tanjakan-cae-yang-tewaskan-30-orang-sopir-tak-cek-rem-saat-berangkat> diakses pada tanggal 1 April 2021

Dari latar belakang permasalahan di atas Perlindungan Hukum bagi penumpang dan barang bawaan menarik untuk dikaji lebih lanjut. Baik mengenai urgensi adanya izin bus pariwisata dan bus dalam trayek yang tidak memiliki izin operasional dan juga perlindungan hukum bagi penumpang dan barang bawaan terkait dengan kecelakaan bus pariwisata dalam hal ini saya menganalisis kecelakaan terkait dengan perusahaan bus pariwisata Sri Padma Kencana. Maka dari itu saya memilih skripsi dengan judul “PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG DAN BARANG BAWAAN AKIBAT KECELAKAAN BUS PARIWISATA SRI PADMA KENCANA DI SUMEDANG.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun permasalahan yang akan dijadikan titik fokus dalam penelitian ini adalah:

- a. Bentuk Ganti Rugi Bus Pariwisata Sebagai Pengangkut Dalam Kecelakaan Lalu Lintas
- b. Pertanggungjawaban Pengangkut Sebagai Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Bus Pariwisata Sri Padma Kencana

1.3 Tujuan Penelitian

1. Untuk menganalisis adanya bentuk ganti rugi bus pariwisata sebagai pengangkut dalam kecelakaan lalu lintas
2. Untuk menganalisis pertanggungjawaban sebagai perlindungan

hukum bagi Penumpang Dan Barang Bawaan Terkait Dengan Kecelakaan Bus Pariwisata Di Sumedang

1.4 Manfaat

- 1.4.1 Manfaat teoritis dapat digunakan sebagai sarana penunjang dan pengembangan ilmu hukum yang berkaitan dengan adanya bentuk ganti rugi, dan menambah pengetahuan khususnya dalam hal ganti rugi kepada penumpang dari bus pariwisata yang tidak memiliki izin Operasional, izin multimoda, dan izin uji kir
- 1.4.2 Manfaat praktis dapat digunakan sebagai referensi serta edukasi bagi para pengusaha otobus dan diharapkan juga dapat dijadikan evaluasi bagi aparat penegak hukum dan masyarakat umum sehingga dapat dijadikan saran pengembangan ilmu pengetahuan dalam hal pihak Bus Pariwisata yang tidak dalam trayek agar sesuai dengan hukum lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah yuridis normatif yaitu penelitian yang difokuskan untuk menganalisis suatu permasalahan hukum terhadap norma atau kaidah hukum positif yang berlaku.

Dalam penelitian ini berkaitan dengan ketentuan hukum, asas hukum dan doktrin hukum tentang Perlindungan Hukum kepada Konsumen dan Barang Bawaan yang berkedudukan di Indonesia.

Penelitian yuridis normatif dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.⁸ Sebagaimana penelitian hukum (*legal research*) bertujuan untuk menemukan kebenaran koherensi, yaitu menelaah apakah aturan hukum sesuai dengan norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah maupun larangan tersebut sesuai dengan prinsip hukum yang ada, serta apakah tindakan (*act*) seseorang telah sesuai dengan norma hukum (bukan hanya aturan hukum) atau prinsip hukum.⁹

1.5.2 Pendekatan Penelitian

Menurut buku yang berjudul Penelitian Hukum terdapat lima jenis pendekatan dalam penelitian hukum yang ditulis oleh Peter Mahmud Marzuki yakni metode pendekatan yang digunakan dalam melakukan

⁸ Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2001, h. 13-14.

⁹ Marzuki, Peter Mahmud, *Op.Cit.*

penelitian ini guna memperoleh pemecahan masalah yaitu secara Pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), Pendekatan Kasus (*case approach*) dan Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan undang-undang (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang dikaji, hasil dari telaah tersebut merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu yang dihadapi.¹⁰ Pendekatan kasus (*case approach*) dilakukan dengan cara melakukan telaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yaitu dalam kecelakaan yang menyangkut Bus Pariwisata Sri Padma Kencana menewaskan 30 orang dan sisanya luka-luka. untuk keperluan kajian akademis, *ratio decidendi*, yaitu pertimbangan pengadilan sampai kepada suatu putusan¹¹. Pendekatan secara konseptual (*conceptual approach*) dilakukan dengan cara membahas pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin pendapat para sarjana sebagai landasan pendukung pembahasan skripsi. Dengan demikian penulis akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep- konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan permasalahan hukum.¹²

¹⁰ *Ibid.*, h. 133

¹¹ *Ibid.*, h. 134.

¹² *Ibid.*, h. 135

Dalam penelitian ini akan digunakan pendekatan Peraturan Perundang-undangan (*statute approach*) antara lain dibahas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan dalam pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dibahas antara lain konsep perusahaan angkutan umum yang lalai atau sengaja dalam melakukan pembiaran kepada angkutan umum yang dimiliki.

1.5.3 Sumber bahan hukum

Penulisan skripsi ini menggunakan 2 (dua) macam bahan hukum, yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan rumusan masalah yang dibahas dalam skripsi ini yaitu:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia (UUD NRI) Tahun 1945;
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) 1847
3. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025]

5. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan [Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594]
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimoda [Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199]
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek [Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1674,]
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek [Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 304]
9. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor [Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 1296]
10. Peraturan Menteri Pariwisata No 10 Tahun 2018 Tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Pariwisata [Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1235]

Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan. Selain itu, penulis juga akan menggunakan berbagai macam literatur berupa hasil-hasil penelitian (baik thesis, disertasi, maupun jurnal) serta berbagai media lain baik cetak maupun elektronik yang berkaitan dengan isu hukum yang dibahas.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum dimulai dengan menginventarisasi, dengan mengoleksi dan mengelompokkan bahan-bahan hukum seperti peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal, lalu dikumpulkan kedalam suatu informasi kepustakaan sehingga memudahkan untuk menelusuri bahan-bahan tersebut. Sudah barang tentu buku-buku dan artikel-artikel hukum yang dirujuk adalah yang memiliki relevansi dengan apa yang hendak diteliti mengenai kasus bus pariwisata Sri Padma Kencana di Sumedang kemudian dikelola secara deskriptis, sistematis dan argumentatis untuk dapat menginterpretasikan dan menjawab isu hukum yang dihadapi.¹³

¹³ *Ibid.* 196.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Analisa bahan hukum dalam skripsi ini menggunakan metode pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dan perundang-undangan (*statute approach*). Pendekatan konseptual digunakan karena memiliki prinsip berkenaan pandangan para sarjana maupun doktrin-doktrin hukum untuk menjawab isu yang memang belum ada atau tidak ada aturan hukum.¹⁴ Sedangkan pendekatan perundang- undangan selain merujuk pada bentuk peraturan perundang-undangan tetapi juga menelaah materi muatan didalam untuk menemukan dasar ontologis lahirnya undang-undang, landasan filosofis, serta ratio legis dari ketentuan undang- undang terkait.¹⁵ Setelah dilakukan pengkajian berkenaan bahan hukum yang terkait dengan Kasus Bus Pariwisata Sri Padma Kencana yang mengalami kecelakaan di Sumedang barulah peneliti dapat menyelesaikan rumusan masalah melalui solusi yang diberikan.

¹⁴ *Ibid.*, 177.

¹⁵ *Ibid.*, 142

1.6 Sistematika Penulisan

Penulisan yang terbagi dalam 4 (empat) bab yang terdiri dari beberapa sub bab-sub bab.

Bab I membahas mengenai Bab Pendahuluan yang menguraikan garis besar permasalahan untuk memberikan gambaran secara singkat mengenai permasalahan. Di dalam Bab Pendahuluan terdapat latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian yang diuraikan menjadi dua bagian yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis, serta metode penelitian dengan menguraikan tipe penelitian: pendekatan masalah; sumber bahan hukum; prosedur pengumpulan bahan baku; analisis bahan baku. Pada akhir Bab ini disertakan pula sistematika penulisan.

Dalam Bab II membahas mengenai bagaimana ganti rugi dari Bus Pariwisata Dan Bus Dalam Trayek Yang Tidak Memiliki Izin Operasional, terkait dengan perjanjian penumpang dan pengangkut, hak dan kewajiban dari kedua pihak

Dalam Bab III membahas mengenai Perlindungan Hukum Bagi Penumpang dan barang bawaan terkait dengan kecelakaan bus pariwisata terkait dengan bentuk perlindungan bagi penumpang, bentuk perlindungan bagi barang bawaan penumpang dan bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan penumpang dalam pemenuhan hak.

Dalam Bab IV membahas mengenai kesimpulan dan memberi saran terhadap skripsi ini yang diharapkan dapat memberi manfaat kepada masyarakat dan penegak hukum yang berkaitan dengan perpajakan yang bermanfaat di kemudian hari