

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada awal tahun 2020 dunia dilanda keberadaan dari penyerangan coronavirus jenis baru (SARS-CoV-2) dan penyakitnya disebut *Coronavirus Disease 2019* (COVID-19). Diketahui, asal mula virus ini berasal dari Wuhan, Tiongkok. Ditemukan pada akhir Desember tahun 2019 virus corona (COVID-19). pemerintahan China melakukan *Lockdown* dengan aktifitas dirumah mulai dari kerja dirumah(WFH), sekolah dirumah hingga larangan berpergian ke luar negeri guna mengurangi penyebaran virus corona (COVID-19).¹

Untuk wilayah Indonesia sendiri, keberadaan virus ini sudah diidentifikasi pada bulan Maret 2020, dan guna menghadapi hal ini Pemerintah Indonesia menerapkan sejumlah strategi mulai dari penerapan Pembatasan Sosial Berskala Besar, himbauan menggunakan masker, *physical distancing* dan lain sebagainya, hingga pada masa *new normal* ini Pemerintah memberlakukan kebijakan berpergian dengan transportasi umum melalui sejumlah syarat dan prosedur yang harus dipatuhi. Untuk masyarakat yang hendak berpergian menggunakan transportasi kereta api wajib menyertakan hasil rapid test antigen. Khusus untuk penumpang kereta api, kewajiban itu baru berlaku per 22 Desember 2020 kemarin, Hal ini tertuang dalam Surat Edaran (SE) Nomor 23 Tahun 2020 mengenai Petunjuk Pelaksanaan

¹Yuliana, *Corona Virus Diseases (Covid-19); Sebuah Tinjauan Literature*, Wellness And Healthy Magazine, Vol. 2 No. 1, 2020, Hlm. 188

Perjalanan Orang Dengan Transportasi Perkeretaapian Selama Masa Natal 2020 Dan Tahun Baru 2021 Dalam Masa Pandemi *Corona Virus Disease* (COVID-19) dan dirubah dengan Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perpanjangan Ketentuan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dalam Masa Pandemi *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.

Transportasi menjadi peran penting bagi perkembangan nasional yang sesuai dengan kebutuhannya serta memenuhi perkembangan sektor ekonomi, infrastruktur dan menjaga ketahanan nasional demi mencapai tujuan yang sama. Transportasi merupakan sarana dalam aktifitas perpindahan atau pengangkutan masyarakat maupun barang dan jasa antar wilayah yang sangat penting sehingga menjadi prioritas. Salah satu transportasi yang mengangkut barang atau jasa ialah angkutan kereta api. Terdapat empat unsur dalam transportasi yaitu jalan (*street*), kendaraan dan alat angkut (*vichicle*), terminal (*station*), dan tenaga penggerak (*motive power*).

Transportasi kereta api di indonesia dikelola oleh PT. Kereta Api yang merupakan Badan Usaha Milik Negara, tujuannya memberikan layanan keamanan, kemudahan yang dipilih sebagai prioritas masyarakat karena efisien bagi masyarakat sehingga masyarakat memerlukan pelayanan, perlindungan terhadap hak-hak masyarakat dan penjaminan selama menggunakan transportasi sebagai pengguna jasa dengan peraturan hukum yang adil, sama rata yang dapat mengayomi mereka serta mewujudkan kepastian hukum yang sesuai dengan tujuan diselenggarakan perkeretaapian Pasal 3 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Sudah menjadi kewajiban para pengusaha termasuk PT. Kereta Api dalam memberikan suasana nyaman dan rasa aman bagi penumpang sebab hal tersebut merupakan hak penumpang sebagai konsumen kereta api. Dalam hal ini, pengguna jasa disebut sebagai konsumen memiliki perlindungan hak-hak yang diatur dalam peraturan Pasal 4 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan aspek yang memuat perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi kereta api sesuai dengan Undang-Undang Perlindungan Konsumen bagi transportasi kereta api juga dijelaskan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan transportasi melibatkan dua orang pihak didalamnya. Menurut H.M.N Purwosutjipto, pihak-pihak dalam pengangkutan yaitu pengangkut dan pengirim. Pengangkut adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Lawan dari pihak pengangkut ialah pengirim yaitu pihak yang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan, dimaksudkan juga memberikan muatan,² berdasarkan penjelasan tersebut diketahui bahwa kewajiban pengangkut antara lain mengangkut penumpang dan/atau barang dengan aman, utuh dan selamat sampai di tempat tujuan, memberikan pelayanan yang baik, mengganti kerugian penumpang dalam hal adanya kerugian yang menimpa penumpang, memberangkatkan penumpang sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dan lain-lain. Sedangkan kewajiban penumpang adalah membayar

² HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: PT Djambatan, 2003, Hlm.6

ongkos pengangkutan yang besarnya telah ditentukan, Hak dan kewajiban para pihak tersebut biasanya dituangkan dalam suatu dokumen perjanjian pengangkutan.

Dalam menggunakan jasa Kereta Api, Konsumen yang menggunakan jasa kereta api menimbulkan suatu perikatan dengan PT. KAI (Persero) selaku pelaku usaha. Perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua orang atau lebih dalam lapangan harta kekayaan, di mana pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi tersebut³ artinya pihak konsumen sebagai pengguna jasa wajib menuntut keselamatan, kenyamanan, keamanan dan hak-hak lainnya selama melakukan perjalanan dengan menggunakan kereta api, kemudian pihak kereta api juga wajib menjamin hak-hak konsumen tersebut selama berada dalam perjalanan.

Berdasarkan penjelasan tersebut keselamatan dan keamanan konsumen selama masa pandemi *Covid-19* juga harus diperhatikan oleh PT KAI sebagai penyedia jasa angkutan khususnya wilayah Jawa Timur dimana sebagai kota dengan jumlah penderita *covid-19* tertinggi di Indonesia. Pasien positif *Covid-19* di Jawa Timur (Jatim) bertambah 217 orang. Total kasus positif *Covid-19* mencapai 56.287 orang hingga Minggu, 15 November 2020.⁴ Adapun selain memberlakukan tes *rapid antigen* kepada seluruh calon penumpang, PT KAI juga menghimbau dalam penerapan 3M yaitu menggunakan masker, menjaga jarak dan mencuci tangan.

³ Mariam Darus Badzrulzaman, *Kompilasi Hukum Perdata*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2001, Hlm.1

⁴ Agustina Melani, *5 Daerah Dengan Kasus Aktif COVID-19 Terbanyak Di Jatim Pada 15 November 2020*, 2020, <https://Surabaya.Liputan6.Com/Read/4409350/5-Daerah-Dengan-Kasus-Aktif-Covid-19-Terbanyak-Di-Jatim-Pada-15-November-2020>. (Diakses 23 Januari 2021)

Pada kenyataannya berdasarkan fenomena yang ditemukan, PT KAI tidak membatasi jumlah penumpang sebagai bagian dari penerapan *physical distancing* atau menjaga jarak satu sama lain, PT KAI justru menyediakan sejumlah gerbong tambahan misalnya pada akhir tahun 2020 karena lonjakan penumpang, PT KAI Jawa Timur menambah volume penumpang naik signifikan selama libur panjang, hingga 100 persen. Karena itu, PT KAI menambah rangkaian kereta selama libur panjang. Pada penerapannya di lapangan pun himbauan untuk menjaga jarak satu sama lain untuk melindungi keselamatan penumpang dari penyebaran virus *Covid-19* belum terlaksana dengan maksimal. Dan penumpang yang menggunakan kereta api lokal atau jarak dekat tidak perlu menyerahkan bukti Test hasil rapid antigen maupun *Swab Test*

Berdasarkan hal tersebut, berpotensi dapat meningkatkan peluang penyebaran virus corona *Covid-19* pun sangat besar sehingga membahayakan penumpang. Hal tersebut berdampak pula pada keselamatan, kesehatan, pelayanan dan hak-hak pengguna jasa atau penumpang, serta perlu adanya perlindungan bagi pengguna jasa sebagai konsumen Hingga saat ini belum ada peraturan yang menitikberatkan perihal perlindungan konsumen bagi pengguna jasa transportasi kereta api saat pandemi corona *Covid-19* ini. Urgensi penelitian ini untuk mengetahui bagaimana bentuk perjanjian yang digunakan pengguna jasa dalam menggunakan jasa angkutan kereta api serta bagaimana bentuk perlindungan konsumen selaku pengguna jasa kereta api dalam berpergian dan apakah terdapat aturan khusus yang dimiliki oleh PT

KAI sebagai kewajiban dalam mengawasi upaya pencegahan virus *Covid-19* antar penumpang.

Berdasarkan penjelasan diatas, maka peneliti tertarik untuk meneliti permasalahan dengan judul **“PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI KERETA API PADA MASA PANDEMI COVID-19 ”**

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah bentuk perjanjian antara pengguna jasa dengan PT. KAI saat pandemi *Covid-19*?
2. Bagaimanakah perlindungan bagi pengguna jasa transportasi kereta api pada masa pandemi *Covid-19*?

1.3 Tujuan

1. Untuk mengetahui bentuk perjanjian antara pengguna jasa transportasi kereta api dengan PT. KAI saat pandemi *Covid-19*
2. Untuk mengetahui perlindungan konsumen bagi pengguna jasa transportasi kereta api pada masa pandemi *Covid-19*.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian di harapkan dapat memberikan manfaat baik bagi penyusun maupun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Untuk mendalami dan mempraktekkan teori yang telah penulis peroleh selama menempuh kuliah di Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

- b. Untuk memberikan tambahan wawasan serta pengetahuan hukum terhadap perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi kereta api pada masa pandemi COVID-19.

2. Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini dapat menjadi masukan bagi pembaca, khususnya dalam bidang hukum perdata mengenai perlindungan hukum bagi pengguna jasa transportasi kereta api pada masa pandemi *Covid-19* dan di harapkan
- b. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai salah satu bahan masukan dan melengkapi referensi yang belum ada.

1.5 Kajian Pustaka

1.5.1 Tinjauan Umum tentang Perlindungan Hukum

1.5.1.1. Pengertian Perlindungan Hukum

Negara Indonesia merupakan negara hukum yang berlandaskan Pancasila yang harus memberikan perlindungan hukum kepada warga negaranya. Sehingga, ide gagasan perlindungan hukum yang dibutuhkan Pancasila memberikan pengakuan serta perlindungan hukum akan harkat dan martabat atas dasar nilai ketuhanan yang Maha Esa, kemanusiaan, persatuan, permusyawaratan dan keadilan sosial untuk mencapai kesejahteraan.⁵ Dalam bermasyarakat yang berada pada suatu wilayah tertentu dan terikat oleh satu sistem hukum

⁵ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Di Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, 1987, Hlm. 84

yang sama memiliki hak yang berasal dari hak Berbeda dengan Hak Asasi Manusia (HAM), hak dasar yang secara kodrati melekat pada diri manusia yang bersifat universal.

Perlindungan hukum sebagai suatu tindakan yang mengakomodir setiap kepentingan individu dengan menjamin adanya kepastian hukum yang memiliki daya paksa, sehingga dapat memberikan perlindungan hukum kepada pihak-pihak yang bersangkutan atau yang melakukan tindakan hukum. Dalam kehidupan berbangsa dan bernegara perlindungan terhadap warga Negara dapat dilakukan melalui berbagai bentuk diantaranya perlindungan ekonomi, social, politik dan perlindungan hukum.⁶

Dapat disimpulkan bahwasannya perlindungan hukum yaitu melindungi setiap kebutuhan dan hak individu yang memiliki kekuatan dasar hukum tetap dan sebab akibat, sehingga mempunyai penjaminan yang layak serta hak-hak warga negara dijamin oleh Negara. Sama halnya dengan pengguna jasa pengangkutan kereta api sebagai konsumen pun perlu juga pemberian jaminan atau kepastian bahwa seseorang akan mendapatkan apa yang telah menjadi hak dan kewajiban sehingga yang bersangkutan merasa aman

⁶ Yuyut Prayutiz dan Riska Yulianti dan Indra Yutika, *Perlindungan Hukum Dalam Sengketa Antara Konsumen Kendaraan Bermotor Dengan Lembaga Pembiayaan Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Pajoul (Pakuan Justice Journal Of Law), Vol. 01, No. 01, 2020, Hlm. 79.

1.5.1.2. Jenis- Jenis Perlindungan Konsumen

Perlindungan hukum yaitu melindungi setiap kebutuhan dan hak kewajiban setiap individu yang memiliki kekuatan dasar hukum tetap dan sebab akibat yang dijamin oleh pemerintah. Tindakan pemerintah sebagai titik sentralnya maka dibedakan 3 macam perlindungan hukum, yaitu:

1) Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan hukum yang preventif ini diberikan kesempatan kepada rakyat untuk mengajukan keberatan atau pendapatnya sebelum suatu keputusan pemerintah mendapat bentuk yang definitive. Dengan begitu perlindungan ini bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa.⁷

2) Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif adalah bertujuan menyelesaikan sengketa. Dalam penelitian ini sengketa yang dimaksud adalah perkara pidana bilamana nasabah menjadi korban dari pelaku kejahatan *Credit Card Fraud* dan perkara perdata dimana bank bertanggung jawab mengganti kerugian yang diderita oleh nasabah yang menjadi korban kejahatan *Credit Card Fraud*.⁸

⁷ Philipus.M. Hadjon, *Op. Cit.* Hlm. 2

⁸ *Ibid.*

3) Perlindungan Hukum Kuratif

Perlindungan yang diberikan kepada konsumen sebagai akibat dari penggunaan atau pemanfaatan barang atau jasa tertentu oleh konsumen. Dalam hal ini perlu diperhatikan bahwa konsumen belum tentu dan tidak perlu, serta tidak boleh dipersamakan dengan pembeli barang dan atau jasa, meskipun pada umumnya konsumen adalah mereka yang membeli suatu barang atau jasa. Dalam hal ini seseorang dikatakan konsumen, cukup jika orang tersebut pengguna atau pemanfaat atau penikmat dari suatu barang atau jasa, tidak peduli ia mendapatkannya melalui pembelian atau pemberian.⁹

1.5.2 Tinjauan Umum tentang Hukum Perlindungan Konsumen

1.5.2.1 Pengertian Perlindungan Hukum

Perlindungan Konsumen di Indonesia memiliki payung hukum yang ditetapkan oleh pemerintah dan memiliki kepastian. Hukum Perlindungan Konsumen yang berlaku di Indonesia diatur pada Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Berdasarkan Pasal 1 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwa perlindungan konsumen merupakan usaha

⁹ Susanti Adi Nugroho, *Proses Penyelesaian Sengketa Konsumen Di Tinjau Dari Hukum Acara Serta Kendala Implementasinya*, Jakarta: Kencana Prenda Media Konsumen, 2011, Hlm.39

guna memberikan dan menjamin atas kelangsungan menjadi konsumen dengan adanya kepastian hukum.

Az. Nasution berpendapat bahwa hukum perlindungan konsumen merupakan ruang lingkup dari hukum konsumen yang mengandung asas - asas atau kaidah-kaidah bersifat mengatur dan melindungi kepentingan konsumen, sedangkan hukum konsumen adalah hukum yang mengatur hubungan dan masalah antara berbagai pihak satu sama lain berkaitan dengan barang atau jasa konsumen di dalam pergaulan hidup.¹⁰

Perlindungan konsumen menggambarkan perlindungan hukum yang diberikan kepada konsumen dalam usahanya guna memenuhi kebutuhannya dari hal-hal yang dapat merugikan konsumen itu sendiri.¹¹ Sehingga perlunya jaminan atau kepastian hukum terhadap hak-hak konsumen, karena didasarkan pada posisi konsumen yang lebih lemah, sehingga ada kecenderungan dari pelaku usaha untuk mengesampingkan hak-hak konsumen.

Tujuan perlindungan konsumen merupakan sasaran akhir yang harus dicapai guna meningkatkan eksistensi harkat martabat dan kesadaran setiap konsumen, agar pelaku usaha maksimal dalam kelangsungan kegiatan usahanya dengan

¹⁰ Shidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia Edisi Revisi*, Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia, 2006, Hlm. 11.

¹¹ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006, Hlm. 9

penuh rasa tanggung jawab serta dilatarbelakangi lemahnya posisi tawar menawar dari konsumen, tentunya menyebabkan hukum perlindungan konsumen menjadi penting, dan sebagai bentuk perlindungan bagi konsumen, maka lahirlah Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UU No. 8 Tahun 1999).¹²

1.5.2.2 Asas - Asas Perlindungan Konsumen

Setiap peraturan hukum di Indonesia, semuanya mempunyai landasan atau pondasi bagi pembentukan Undang-Undang dan peraturan pelaksanaannya. Asas-asas hukum merupakan Pondasi atau landasan. Sehingga, ketika asas tersebut dikesampingkan maka banyak penyimpangan terhadap Undang-Undang.

Pengguna jasa transportasi kereta api sebagai konsumen layak mendapatkan perlindungan yang sesuai dengan peraturan di Indonesia yaitu Undang-Undang. Pembuatan peraturan di Indonesia harus mempunyai asas guna memberikan pemahaman dasar terhadap suatu peraturan.¹³ Upaya perlindungan hukum kali ini didasarkan pada asas dan tujuan dari perlindungan konsumen diatur pada Pasal 2 Undang-

¹² Rabiah Z. Harahap, *Aspek Hukum Perlindungan Terhadap Penumpang Bus Dalam Mewujudkan Perlindungan Konsumen*, De Lega Lata, Volume I, Nomor 1, 2016, Hlm. 215

¹³ Aulia Muthiah, *Hukum Perlindungan Konsumen (Dimensi Hukum Positif Dn Ekonomi Syariah)*, Yogyakarta: PT. Pustaka Baru, 2018, Hlm. 42.

Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, yaitu:

1) Asas Manfaat

Asas ini dimaksudkan untuk segala usaha dalam mengadakan perlindungan konsumen dapat memberikan manfaat bagi para pihak dan kepentinganya yang sama dimata hokum serta tidak ada yang dirugikan antara pelaku usaha dan konsumen.

2) Asas Keadilan

Asas ini bermaksud bahwasannya antara pelaku usaha dan konsumen dalam menyelenggarakan perlindungan hukum konsumen gini kepentingan, haknya, dan kewajibannya dilakukan dengan adil dan sama dimata hukum.

3) Asas Keseimbangan

Asas keseimbangan dimaksudkan untuk memberikan keseimbangan antara kepentingan konsumen yang dalam hal ini adalah penumpang, pelaku usaha dan pemerintah dalam arti materil ataupun spiritual agar tidak menimbulkan tumpang tindih.

4) Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Asas keamanan dan keselamatan konsumen dimaksudkan untuk memberikan jaminan atas keamanan

dan keselamatan kepada konsumen atau penumpang dalam penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan.

5) Asas Kepastian Hukum

Dimaksudkan agar pelaku usaha maupun konsumen menaati hukum dan memperoleh keadilan dalam menyelenggarakan perlindungan hukum terhadap penumpang dan negara menjamin adanya kepastian Hukum.¹⁴

1.5.3 Tinjauan Umum tentang Hukum Transportasi atau Pengangkutan Penumpang Kereta Api

1.5.3.1 Pengertian Hukum Transportasi atau Pengangkutan

Transportasi berasal dari kata Latin, *transportare* dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Jika diperjelas, bahwasannya transportasi

¹⁴ *Ibid.*, Hlm. 42-43

merupakan jasa yang digunakan mendapatkan laba dengan berbagai sektor usaha dan hubungan masyarakat.¹⁵

Kata pengangkutan dalam aktivitas setiap hari sering dirubah menjadi “transportasi”. Perbedaan pengangkutan terdapat pada aspek yuridis, sedangkan transportasi lebih kepada aspek perekonomian, akan tetapi pengangkutan dan transportasi memiliki arti yang selaras yaitu aktivitas pemindahan dengan menggunakan alat angkut.

Pengangkutan sebagai sarana pemindahan atau pengalihan aktivitas penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan media alat pengangkut mekanik diatur Undang-Undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.¹⁶

Jika di amati dari segi keperdataan, dalam kegiatan perikatan pemindahan atau pembongkaran orang atau barang membutuhkan peraturan yang lahir karena perjanjian guna mengatur hubungan-hubungan hukum.¹⁷

1.5.3.2 Asas - Asas Hukum Transportasi atau Pengangkutan

Setiap peraturan hukum di Indonesia, semuanya mempunyai landasan atau pondasi bagi pembentukan Undang-

¹⁵ Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, Hlm.13

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting Dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga Di Indonesia Dalam Perspektif Hukum Bisnis Di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta: Genta Press, 2007, Hlm.1

¹⁷ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso Dkk, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Jakarta : Rineka Cipta, 1990, Hlm. 6-7

Undang dan peraturan pelaksanaannya. Asas-asas hukum merupakan Pondasi atau landasan. Asas hukum mengandung tuntunan etis yang dijadikan sebagai landasan yang paling luas maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan-peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakatnya.¹⁸

Di dalam hukum pengangkutan terdapat asas-asas hukum terbag menjadi dua, yaitu; bersifat publik dan bersifat perdata, asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah.

Asas-asas yang bersifat publik terletak pada penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.¹⁹

1. Asas - Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik

¹⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Pt. Citra Aditya Bakti, 2000, Hlm. 56

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti Bandung, 2013, Hlm. 12-14

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut²⁰ :

- a. Asas Manfaat yaitu, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat serta masyarakat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas Usaha Bersama Dan Kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- c. Asas Adil Dan Merata yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
- d. Asas Keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan dilaksanakan secara tertib hingga memunculkan keserasian yang seimbang antara sarana dan prasarana,

²⁰ Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Surakarta: Navida Jendela Penyebar Ilmu, 2019, Cet. 1, Hlm. 23

- antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e. Asas Kepentingan Umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
 - f. Asas Keterpaduan yaitu, bahwa pengangkutan harus merupakan satu kesatuan yang saling membutuhkan, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar modal transportasi;
 - g. Pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan;
 - h. Asas Percaya Pada Diri Sendiri yaitu, bahwa pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersandikan kepada kepribadian bangsa.
 - i. Asas Keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

2. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari,²¹ :

- a. Asas Konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, cukup dengan kesepakatan para pihak-pihak. Akan tetapi, untuk mengetahui perjanjian ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;
- b. Asas Koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai posisi yang sederajat, tidak ada atasan dan bawahan atau menguasai. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- c. Asas Campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis

²¹ *Ibid.*, Hlm. 24

perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

- d. Asas Pembuktian Dengan Dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

1.5.3.3 Jenis-Jenis Hukum Transportasi atau Pengangkutan

Dengan perkembangan zaman, kebutuhan pengangkutan di Indonesia sangat signifikan, dan sangat berpengaruh terhadap pembangunan nasional serta dapat menunjang usaha di bidang lainnya. Dalam pengangkutan, terdapat beberapa jenis pengangkutan yang dapat dibedakan menjadi 3,²² yaitu :

1) Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat dapat dilakukan dengan menggunakan kereta api dan kendaraan umum, yang pengaturannya terdapat dalam:

²² Anna Rika Batubara, *Skripsi Tentang Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Pada PT. Barumon (Medan)*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara: 2018, Hlm. 40-41.

- a. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHd), yakni dalam Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai Pasal 90 sampai dengan Pasal 98. Dalam bagian tersebut diatur sekaligus pengangkutan darat dan perairan darat, namun hanya khusus mengenai pengangkutan barang.
- b. Peraturan Perundang-Undangan, yakni Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

2) Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut dapat dilakukan dengan menggunakan kapal, yang pengaturannya terdapat dalam:

- a. KUHd, dalam Buku II Bab V tentang Perjanjian Charter Kapal, Buku II VA tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II VB tentang Pengangkutan Orang.
- b. Peraturan Perundang-Undangan, yakni Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (pengganti Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran).

3) Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara dapat dilakukan dengan menggunakan pesawat udara, yang pengaturannya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (pengganti Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan).

Pengangkutan udara dengan pesawat udara terjadi diawali dengan perjanjian pengangkutan udara terlebih dahulu antara Badan Usaha Pengangkutan Udara Niaga dengan penumpang atau pemilik kargo yang dibuktikan dengan tiket atau dokumen kargo.²³

1.5.3.4 Pengertian Hukum Pengangkutan Kereta Api

Pengangkutan darat melalui kereta api merupakan salah satu divisi dari transportasi atau pengangkutan melalui rel. Yang dimaksud dengan angkutan berdasarkan Pasal 1 ayat 4 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa angkutan merupakan proses pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.²⁴ Peranan hukum dalam hal pengangkutan kereta api ini melindungi

²³ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hlm. 20-21

²⁴ Zainal Asikin, *Hukum Dagang*, Jakarta: Grafindopersada, 2014, Hlm. 190

setiap kegiatan para pelaku usaha dengan konsumen dengan wujud keadilan yang konkret, menciptakan keemanfaatan, dan menunjang adanya kepastian hukum.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan perkeretaapian yaitu Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 Lembaran Negara Nomor 65 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, bahwasannya pengertian pengangkutan perkeretaapian yaitu sarana pengangkutan dengan kereta api yang bergerak melalui jalur khusus berupa rel. Angkutan kereta api ini dapat mengangkut atau memindahkan orang, barang atau jasa dari satu tempat ketempat lainnya dengan moda kereta api.

Pengangkutan darat dengan kereta api diadakan berdasarkan perjanjian antara Badan Penyelenggara Pengangkutan dan penumpang atau pemilik barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim. Karcis penumpang diterbitkan atas nama (*on name*), artinya setiap seseorang atau pemegang karcis yang namanya terdaftar dalam karcis berhak untuk diangkut dan berhak untuk menerima barang. Karcis penumpang dan surat pengangkutan barang atas nama tidak

dapat dialihkan kepada pihak lain karena ada kaitannya dengan asuransi yang melindungi dalam hal terjadi musibah.²⁵

A. Angkutan Orang dengan Kereta Api

Pengangkutan orang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan kereta. Dalam keadaan tertentu penyelenggara sarana perkeretaapian dapat melakukan pengangkutan orang dengan menggunakan gerbong atas persetujuan pemerintah atau pemerintah daerah, serta wajib memerhatikan keselamatan dan fasilitas minimal. Bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan lansia dari pihak penyelenggara perkerataapian wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan serta tidak dipungut biaya tambahan.

Pelayanan pengangkutan orang dengan kereta api harus memenuhi standar pelayanan minimum. Standar pelayanan minimum meliputi pelayanan di stasiun keberangkatan, dalam perjalanan, dan di stasiun tujuan. Selama kegiatan pengangkutan orang dengan kereta api, petugas PT Kereta Api Indonesia berwenang untuk:²⁶

- 1) Memeriksa karcis yang dimiliki pengguna jasa (penumpang)

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hlm. 8

²⁶ *Ibid.*, Hlm. 147

- 2) Menindak pengguna jasa (penumpang) yang tidak mempunyai karcis
- 3) Menertibkan pengguna jasa (penumpang) kereta api atau masyarakat yang mengganggu perjalanan kereta api
- 4) Melaksanakan pengawasan dan pembinaan terhadap masyarakat yang berpotensi menimbulkan gangguan terhadap perjalanan kereta api.

B. Angkutan Barang dengan Kereta Api (Kereta Barang)

Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong. Angkutan barang terdiri atas sebagai berikut:

1. Barang umum
2. Barang khusus
3. Barang berbahaya dan beracun
4. Limbah bahan berbahaya dan beracun

Syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk melakukan pengangkutan barang umum dan khusus yaitu:

1. Pemuatan, penyusunan, dan pembongkaran barang pada tempat-tempat yang telah ditetapkan sesuai klasifikasinya
2. Keselamatan dan keamanan barang yang diangkut

3. Gerbong yang digunakan sesuai dengan klasifikasi barang yang diangkut

Sedangkan syarat-syarat yang harus dipenuhi untuk melakukan pengangkutan bahan dan limbah berbahaya serta beracun, yaitu:

1. Memenuhi persyaratan dan keselamatan sesuai dengan sifat dan bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.
2. Menggunakan tanda sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.
3. Menyertakan petugas yang memiliki kualifikasi tertentu sesuai dengan sifat bahan berbahaya dan beracun yang diangkut.²⁷

PT Kereta Api Indonesia wajib mengangkut barang yang telah dibayarkan oleh oleh pengguna jasa sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Pengguna jasa yang telah membayar biaya pengangkutan berhak memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dipilih. Surat pengangkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang.

Dalam kegiatan pengangkutan barang dengan kereta api, PT Kereta Api Indonesia berwenang untuk:

²⁷ Zainalasikin, *Op. Cit.*, Hlm.190-191

- 1) Memeriksa kesesuaian barang dengan surat pengangkutan barang
- 2) Menolak barang yang diangkut yang tidak sesuai dengan surat pengangkutan barang
- 3) Melaporkan kepada pihak yang berwajib apabila barang yang akan diangkut merupakan barang terlarang. Barang terlarang itu misalnya, barang selundupan, narkoba, petasan. Hewan yang dilindungi, minuman keras, *ecstasy*.

Apabila terdapat barang yang diangkut dianggap membahayakan keselamatan, ketertiban dan kepentingan umum, PT Kereta Api Indonesia dapat membatalkan perjalanan kereta api. Jika pengguna jasa membatalkan pengiriman barang dan sampai batas waktu dijadwalkan tidak melapor kepada PT Kereta Api Indonesia, pengguna jasa tidak mendapat penggantian biaya pengangkutan barang. Jika pengguna jasa membatalkan atau menunda pengiriman barang sebelum batas waktu keberangkatan dijadwalkan, biaya pengangkutan barang dikembalikan dan dapat dikenai denda.²⁸

1.5.3.5 Pengertian Pengguna Jasa Transportasi atau Pengangkutan Kereta Api Sebagai Konsumen

²⁸ Isnaini Arumingtyas, *Hukum Pengangkutan Darat Melalui Kereta Api*, Diakses Dari https://www.academia.edu/19547626/Hukum_Pengangkutan_Darat_Melalui_Kereta_Api Pada Tanggal 5 November 2020, Pukul 16.20 Wib, Hlm.4.

Pengguna jasa dalam transportasi atau pengangkutan peraturan perundang-undangan di Indonesia yaitu Pasal 1 Ayat 22 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwasannya Pengguna Jasa meliputi perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. Pengertian pengguna jasa dari segi peraturan transportasi atau pengangkutan perkeretaapian yaitu Pasal 1 Ayat 12 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian bahwa Pengguna jasa itu meliputi individu dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.

Dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang dimaksud konsumen ialah seseorang pengguna barang dan/atau jasa baik untuk kepentingan pribadi maupun orang lain serta tidak diperuntukkan untuk diperdagangkan. Hal ini sesuai dengan pengertian bahwa konsumen adalah pengguna terakhir, tanpa melihat apakah si konsumen adalah pembeli dari barang dan/ atau jasa tersebut.²⁹ Dalam ilmu ekonomi, pengertian konsumen dalam Undang-Undang perlindungan Konsumen tersebut termasuk dalam kategori konsumen akhir, serta kurang tepat dan adanya kerancuan pada kata pemakai yang tidak

²⁹ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan Konsumen (Kajian Teoretis Dan Perkembangan Pemikiran)*, Bandung: Nusa Media, 2008, Hlm. 8

sesuai atau tidak berhubungan dengan kalimat untuk kepentingan pihak lain, faktanya tidak hanya orang saja yang disebut konsumen, tetapi masih ada subjek sebagai pendukung yakni badan usaha.³⁰

Berdasarkan pengertian diatas menunjukkan bahwa pengertian konsumen dan pengguna jasa memiliki substansi yang berkaitan yaitu orang yang menggunakan jasa yang dalam hal ini adalah jasa angkutan kereta api. Akan tetapi, pengertian pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memiliki disparitas dari sisi definisi operasional, mengingat bahwa yang dimaksud konsumen dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah yang menggunakan barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat³¹.

Menurut pendapat Yuni Lastantri Darmasningrum mengutip A.Z. Nasution bahwa kategori sengketa konsume, dan Nasution mengutip Pasal 19 Ayat 2 Undang - Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen bahwasannya

³⁰ Ahmadi Miru dan Sutarman Yudo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2005, Hlm. 4.

³¹ Faris Satria Alam, *Pengguna Jasa Angkutan Umum Jenis Angkot Di Jakarta Dalam Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen* (Users Of Public Transportation Services (Angkot) At Jakarta In Consumer Protection Law Perspective)*, Jurnal Sosial & Budaya Syar-I Fsh Uin Syarif Hidayatullah Jakarta, Vol. 3 No. 2, 2016, Hlm. 203

ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang, jasa yang setara jenis atau nilainya, perawatan kesehatan, pemberian dan satuan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sehingga akan menimbulkan sengketa antara konsumen dengan pelaku usaha, dalam hal ini adalah PT KAI.³²

Sehingga dapat disimpulkan bahwasannya, pengguna jasa juga merupakan konsumen karena termasuk dalam kategori pengguna terakhir dan terdapat hak-hak yang harus dilindungi dan dijaminakan oleh hukum serta kewajiban yang harus dilaksanakan, apabila mengalami kerugian yang ditimbulkan oleh pelaku usaha.

1.5.3.6 Pihak- Pihak Dalam Pengangkutan Kereta Api

Transportasi atau Pengangkutan dalam hukum pengangkutan terdapat beberapa pihak yang terlibat secara langsung. Subjek hukum pengangkutan terdiri dari setiap individu, badan hukum maupun perserikatan tanpa badan hukum yang mempunyai peran utama dalam berlangsungnya timbal balik yang terikat pada sebuah perjanjian pengangkutan. Subjek hukum dalam pengangkutan,³³ yaitu:

³² Yuni Lastantri Darmasningrum, *Skripsi Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Jasa Angkutan Umum Kereta Api Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*, Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2015, Hlm. 6.

³³ Lestari Ningsrum, *Usaha Perjalanan Wisata Prespektif Hukum Bisnis*, Bandung; PT. Citra Aditya Bakti, 2004, Hlm. 140

1. Pengangkut

Pengangkut adalah pihak yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau penumpang. Dapat berstatus Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS), ataupun perorangan yang berusaha dibidang jasa pengangkutan.

Ciri-ciri karakteristik pengangkut antara lain:

- 1) Perusahaan penyelenggaraan angkutan.
- 2) Menggunakan alat pengangkut mekanik.
- 3) Penerbit dokumen angkutan.

2. Pengirim (*Consigner/Shipper*)

Pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri pada suatu perjanjian pengangkutan yang bersedia membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Pengirim yang tidak mengambil barangnya dari tempat penyimpanan yang ditetapkan dalam jangka waktu yang ditetapkan, dikenakan biaya penyimpanan barang.³⁴

Apabila terdapat kendala keterlambatan dalam hal keberangkatan oleh pengangkut, pengangkut wajib membayar ganti rugi sejumlah biaya angkut yang telah dibayar oleh pengirim. Ciri dan karakteristik pengirim, antara lain:

³⁴ Sigit Sapto Nugroho, *Op. Cit.*, Hlm. 40

- 1) Pemilik barang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- 2) Membayar biaya angkutan.
- 3) Pemegang dokumen angkutan.

3. Penumpang (*Pessanger*)

Penumpang adalah orang yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas dirinya yang diangkut atau semua orang/badan hukum pengguna jasa angkutan, baik darat, laut, maupun udara. Ciri dan karakteristik penumpang, antara lain:

- 1) Orang yang berstatus pihak dalam perjanjian.
- 2) Membayar biaya angkutan.
- 3) Pemegang dokumen angkutan

Pihak yang tidak berkedudukan langsung sebagai pihak dalam perjanjian tetapi bertindak atas nama atau untuk kepentingan pihak lain,³⁵ yaitu:

1) Ekspediter

Ekspediter yaitu orang yang pekerjaannya mencari pengangkut barang di darat atau di perairan bagi pengirim. Ketentuan ini terdapat dalam Pasal 86 Ayat I KUHD. Jadi ekspediter berfungsi sebagai perantara.

2) Biro Perjalanan (*Travel Agent*)

³⁵ Ilik Suseno, *Skripsi Tentang Tinjauan Yuridis Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan Barang Antara PT. Aqua Tirta Investama Klaten Dengan Cv. Bintang Jaya*, Surakarta: Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta, 2010, Hlm. 52-53

Biro perjalanan yaitu pihak yang mencari pengangkut untuk penumpang yang bertindak atas nama penumpang untuk memperoleh tiket.

3) **Pengatur Muatan**

Pengatur muatan adalah orang yang menjalankan usaha di bidang muatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal.

4) **Penerima (*Consigne*)**

Penerima ini dapat dilakukan oleh pihak pengirim sendiri atau dapat pihak ketiga yang berkepentingan. Bila pihak penerima adalah pengirim sendiri maka penerima adalah pihak yang terlibat dalam perjanjian pengangkutan

1.5.4 Tinjauan Umum tentang Perjanjian Pengangkutan Kereta Api

1.5.4.1 Pengertian Perjanjian

Perjanjian pada dasarnya merupakan hubungan hukum dan dua perbuatan hukum yang terdapat penawaran dan pihak lainnya menerima sehingga timbul adanya kesepakatan dan mengikat para pihak.³⁶

Pengertian perjanjian berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah

1. Persetujuan (tertulis atau dengan lisan) yang dibuat oleh dua pihak atau lebih, dan ara pihak sepakat.

³⁶ Matompo Osgar S. Dan Moh Nafri Harun, *Pengantar Hukum Perdata*, Malang: Setara Press, 2017, Hlm. 107

2. Syarat
3. Jaangka waktu
4. Adanya persetujuan antar Negara dalam bidang keamanan, perdagangan, dan sebagainya
5. Adanya persetujuan antar orang atau lebih, dalam perjanjian tertulis berisi hak dan kewajiban para pihak saling mengikat dan perlu ditambahi materai.³⁷

Pengaturan perjanjian diatur pula dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) Buku II, Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) bahwa perjanjian merupakan perilaku satu orang atau lebih yang saling mengikatkan diri. Didalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), tidak dijelaskan secara spesifik tujuan mengadakan perjanjian. Pengertian perjanjian yang berada dalam KUHPerdata ini sangat luas sehingga kurang spesifik.

Definisi perjanjian berdasarkan sudut pandang para ahli merupakan bentuk bahwa perjanjian yang ada pada Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) tidak jelas dan kurang spesifik. Maka pengertian perjanjian menurut R. Setiawan bahwa perjanjian merupakan bagian dari perbuatan

³⁷ Kamus Besar Bahasa Indonesia Versi Online, <https://kbbi.web.id/perjanjian> , Diakses Pada Tanggal 29 Februari 2021.

hukum yang mengikat antara pihak satu dengan pihak lain/lebih.³⁸

Menurut Subekti, perikatan merupakan hubungan hukum antar para pihak, dimana salah satu pihak berhak menuntut pihak lain, dan pihak lain berkewajiban memenuhi tuntutan tersebut, didalam hubungan hukum melahirkan adanya perikatan yang bersumber pada undang-undang. Adanya perikatan dan hubungan hukum yang saling berkaitan ini merupakan wujud dari perjanjian.³⁹ Jadi, perjanjian akan menerbitkan perikatan dan bersifat konkrit. Perikatan timbul dari undang-undang yang dibuat tanpa keinginan para pihak bersangkutan sehingga bersifat abstrak.

M. Yahya Harahap Perjanjian atau *Verbintenis* merupakan adanya hubungan hukum antara para pihak atau lebih yang menuntut hak guna menerima prestasi dan mewajibkan pihak lain untuk memenuhi prestasii.⁴⁰ Dari definisi perjanjian para ahli dapat disimpulkan bahwasannya perjanjian terdapat hubungan hukum antar para pihak atau lebih yang saling mengikat.

1.5.4.2 Asas - Asas Perjanjian

³⁸ R. Setiawan, *Hukum Perikatan-Perikatan Pada Umumnya*, Bandung: Bina Cipta, 1987, Hlm.49

³⁹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: Intermasa, 2009, Hlm. 1

⁴⁰ M. Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Bandung: Penerbit Alumni, 1986, Hlm. 6.

Asas hukum juga disebut “Jantungnya” peraturan hukum yang digunakan sebagai landasan dari segala lahirnya peraturan hukum, atau disebut *Ratio Logis* dari peraturan hukum. Asas hukum akan terus ada, tidak akan pernah berhenti melainkan akan terus dipererbarui dan melahirkan peraturan-peraturan selanjutnya.⁴¹ Asas –asas umum hukum perjanjian sebagai berikut :

A. Asas Personalia

Asas Personalia atau Asas Kepribadian merupakan asas perjanjian pertama yang diatur pada Pasal 1315 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), bahwa seseorang yang membuat perjanjian hanya mengikat atas nama diri pribadi dan kepentingan pribadi.

Asas personalia pada Pasal 1315 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) tiada seseorang yang mengikatkan diri atas nama sendiri dalam ditetapkannya suatu perjanjian untuk kepentingan pribadi. Suatu Perjanjian terdapat hak-hak dan kewajiban-kewajiban antara para pihak yang membuatnya serta tidak mengikat pihak lain yang tidak ikut serta.⁴²

Sesuai dengan asas personalia yang terdapat pada 1315 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

⁴¹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000, Hlm. 45

⁴² Gunawan Widjaja Dan Kartini Muljadi, *Seri Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian)*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003, Hlm 15.

(KUHPerdato), setiap individu mempunyai beberapa bagian-bagian dari kewenangan, antara lain⁴³ :

1. Sebagai atas nama dan kepentingan pribadi
2. Sebagai perwakilan dari pihak tertentu, dan dapat dibedakan menjadi 2 yaitu:
 - a. Perwakilan bertindak dan berwenang sebagai badan hukum yang mengikat dengan pihak ketiga
 - b. Perwakilan yang berasal kekuatan hukum
3. Sebagai kuasa bagi pihak yang memberikan kuasa kepada pihak lain diatur dalam Bab XVI Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato) Pasal 1792 hingga 1819.

B. Asas Konsensualitas

Rumusan Asas konsensualisme ini yang terdapat pada Pasal 1320 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato) bahwa semua perjanjian dibuat secara sah berlaku secara undang-undang bagi mereka yang membuatnya, kata bagi mereka yang memuatnya mengandung kehendak para pihak yang mengadakan perjanjian dan memenuhi seluruh unsur-unsur pokoknya.⁴⁴

Asas konsensualisme terdapat kata “kesepakatan” yang dimana, dalam asas ini perjanjian timbul karena

⁴³ *Ibid*, Hlm. 251-252

⁴⁴ Matompo Osgar S. Dan Moh Nafri Harun, *Op. Cit*, Hlm. 114.

adanya kata sepakat para pihak untuk saling mengikatkan diri dan menimbulkan kepercayaan (*Vertrouwen*) diantara para pihak terhadap pemenuhan perjanjian.⁴⁵ Asas konsensualisme yang esensial dari hukum perjanjian pada Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) yaitu yang menentukannya perjanjian (*raison d'etre, het bestaanwaarde*) bahwa perjanjian terbentuk karena adanya persesuaian kehendak (*meeting of mind*) sebagai inti dari hukum kontrak.⁴⁶

Pelanggaran kepada ketentuan ini mengakibatkan perjanjian tersebut tidak sah dan juga tidak mengikat sebagai undang-undang, perjanjian yang dibuat itu pada umumnya bukan secara formil tetapi konsensual, artinya perjanjian berakhir karena persesuaian kehendak atau konsensus semata-mata.⁴⁷

C. Asas Kebebasan Berkontrak

Asas kebebasan berkontrak ini mempunyai pengaruh kuat dalam hubungan kontraktual para pihak Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) adalah asas yang memberikan kebebasan kepada semua orang terkait dengan bentuk perjanjian, isi

⁴⁵ Mariam Darius Badruzaman Et.Al., *Kompilasi Hukum Perikatan*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001, Hlm. 82.

⁴⁶ *Ibid.*, Hlm. 82

⁴⁷ Purwahid Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*, Bandung: Mandar Maju, 1994, Hlm.

perjanjian, siapa ia akan mengikatkan dirinya, dan bebas untuk mengadakan pilihan hukum.⁴⁸

Dalam hal ini, asas kebebasan berkontrak tidak sepenuhnya orang yang memahami secara utuh, sehingga menyebabkan hubungan kontraktual dalam perbuatan hukum yang tidak sama rata dan berat sebelah serta menimbulkan kerugian maka bisa dijadikan sebagai dasar gugatan. Kebebasan berkontrak didasarkan pada pendapat para pihak yang terikat dalam kontrak serta adanya posisi tawar (*bargaining position*) yang sama rata.⁴⁹ Faktanya, para pihak tidak mendapatkan posisi tawar yang setara.⁵⁰

Asas kebebasan berkontrak dilandasi oleh semangat liberalisme yang mengutamakan kebebasan kehendak / individu. Dalam pembentukan BW atau Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP) di negeri Belanda semangat liberalisme ini juga dipengaruhi oleh semboyan revolusi Perancis "*liberte, egalite et fraternite*" (kebebasan, persamaan dan persaudaraan. Dalam buku III BW menganut sistem terbuka, artinya hukum memberi keleluasaan kepada para pihak untuk mengatur sendiri

⁴⁸ Taufiq El Rahman Dkk, *Asas Kebebasan Berkontrak Dan Asas Kepribadian Dalam Kontrak-Kontrak Outsourcing*, Mimbar Hukum, Vol. 23 No.3, Oktober 2011, Hlm. 585.

⁴⁹ Ridwan Khairandy, *Itikad Baik Dalam Kebebasan Berkontrak*, Jakarta: Fh Ui Pasacasarjana, 2003, Hlm. 1-2.

⁵⁰ Mariam Darus Badruzaman, *Op. Cit.*, Hlm. 43-44.

pola hubungan hukumnya. Dalam Buku III BW hanya mengatur dan menyempurnakan (*regelend recht – aanvullendrecht*). Berbeda dengan pengaturan Buku II BW yang menganut sistem tertutup atau memiliki sifat memaksa para pihak (*dwingend recht*). Sistem terbuka Buku III BW ini terdapat pada Pasal 1338 (1) BW bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.⁵¹

Pengaruh faham individualisme yang dinilai tidak menggambarkan keadilan, yang melekat pada asas ini mulai melemah pada akhir abad XIX seiring dengan berkembangnya faham etid dan sosialis. Masyarakat ingin pihak yang terlindas lebih banyak mendapat perlindungan. Oleh karena itu kehendak bebas tidak lagi diberi arti mutlak, akan tetapi diberi arti relatif, selalu dikaitkan dengan kepentingan umum.⁵²

D. Asas Kepastian Hukum (*Asas Pacta Sunt Servanda*)

Asas *Pacta Sunt Servanda* juga disebut dengan asas kepastian hukum. Pada Pasal 1338 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) bahwa suatu perjanjian mempunyai kekuatan hukum tetap setara dengan undang-undang, namun hanya mengikat para

⁵¹ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: Citra Aditya Bakti., 1995, Cet.X, Hlm. 4-5

⁵² Mariam Darus Badruzaman, *Op. Cit.*, Hlm. 110-111.

pihak yang membuatnya. asas ini berhubungan dengan akibat perjanjian.⁵³ Seorang hakim atau pihak ketiga harus menghargai isi perjanjian yang dibuat oleh para pihak yang terlibat dalam perjanjian, sebagaimana mestinya sebuah Undang-Undang. Bahwa pihak ketiga tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi perjanjian yang dibuat oleh para pihak.⁵⁴

Asas *Pacta Sunt Servanda* merupakan salah satu ruh yang menghidupkan suatu perjanjian, secara *ekspresif verbis* di dalam Pasal 1338 KUH Perdata bahwa Asas *Pacta Sunt Servanda* sebagai salah satu fondasi dalam hukum perdata karena berdasarkan asas tersebut para pihak bebas membentuk perjanjian apapun dan mengikat kepada para pihak yang membuat perjanjian tersebut.⁵⁵

E. Asas Itikad Baik (*Goede Trouw*)

Asas itikad baik diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) KUH Perdata, bahwa perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik (*contractus banafidei* - kontrak berdasarkan itikad baik), artinya perjanjian berlangsung

⁵³ Salim Hs, *Hukum Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika, 2010, Cet. 7, Hlm. 10

⁵⁴ Agus Salim, *Teori Dan Paradigma Penelitian Sosial*, Yogyakarta: Tiara Wacana, 2006, Hlm. 10

⁵⁵ Moch. Isnaeni, *Seberkas Diorama Hukum Kontrak*, Surabaya: Revka Petra Media, 2018.

berdasarkan kepatutan dan keadilan.⁵⁶ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), yang dimaksud dengan itikad adalah kepercayaan, keyakinan yang teguh, maksud, kemauan (yang baik).

Itikad baik yang disebut dalam bahasa Belanda dengan *te goeder trouw* yang artinya kejujuran, dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu⁵⁷:

1. Itikad baik pada waktu akan mengadakan perjanjian; dan Itikad baik pada waktu melaksanakan hak-hak dan
2. Kewajiban-kewajiban yang timbul dari perjanjian tersebut.

Selain itu, terdapat dua jenis asas itikad baik menurut Subekti, yaitu itikad baik subjektif dan itikad baik objektif.⁵⁸ Itikad baik subjektif adalah kejujuran. Artinya, kejujuran itu harus selalau tertanam bagi semua pihak sebelum mengadakan perjanjian, secara tidak langsung sebelum dilangsungkan perjanjian telah ada itikad baik subjektif. Sedangkan itikad baik objektif terjadi saat dilangsungkannya perjanjian atau tahap kontraktual, hal ini terjadi karena pada dilangsungkannya perjanjian inilah

⁵⁶ Henry Rizard Rumopa, *Tesis: Keabsahan Perjanjian Innominaat Dalam Bentuk Nominee Shareholder Agreement (Analisis Kepemilikan Saham Secara Nominee Dalam Perseroan Terbatas)*, Depok: Universitas Indonesia, 2010, Hlm. 40

⁵⁷ Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perdata*, Bandung: Sumur Bandung, 1979, Cet. 7, Hlm. 56.

⁵⁸ Subekti, *Op. Cit.*, Hlm. 7

terdapat hak dan kewajiban harus dilaksanakan dengan itikad baik pula. Pada tahap kontraktual ini hakim mempunyai wewenang menilai apakah dalam perjanjian ada kepatutan atau tidak. Itikad baik objektif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa tentang isi atau hak dan kewajiban dalam perjanjian.⁵⁹

F. Asas Keseimbangan dan Asas Proposionalit

Adanya kondisi ketidakseimbangan inilah yang memicu terjadinya hambatan terhadap isi perjanjian, sehingga perlu adanya intervensi otoritas seperti halnya pemerintah. Cara kerja asas keseimbangan ini menitikberatkan pada kedudukan para pihak yang melakukan perjanjian, yang akan berpengaruh dengan perjanjian konsumen. Jadi, dalam perspektif perlindungan kosnusmen terdapat ketidakseimbangan dalam posisi tawar para pihak.⁶⁰

Dengan adanya ketidaksimbangan, maka konsumen perlu mengonsolidasikan dan mengeseimbangkan posisi tawarnya. Sehingga, asas keseimbangan yang bermakna “*Equal-equalibrium*”,

⁵⁹ Akbar Putra Jako, Skripsi: *Pelaksanaan Perjanjian Kerja Waktu Tertentu (Pkwt) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan Di Lim Siang Huat Group*, Batam: Undergraduate Thesis, 2018, Hlm. 19.

⁶⁰ Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian, Asas Proposionalitas Dalam Kontrak Komersia*, Yogyakarta: Laksbang Mediatama, 2008, Hlm, 66

artinya asas keseimbangan akan bertugas memberikan keseimbangan apabila posisi tawar para pihak menentukan isi dan tujuan menjadi tidak seimbang. Tujuan adanya asas keseimbangan ini guna memperoleh posisi atau kedudukan para pihak agar seimbang (*Equal*) dalam menentukan hak dan kewajiban, maka perlu adanya intervensi otoritas negara.⁶¹

Apabila dibandingkan antara asas keseimbangan dengan asas proporsionalitas bahwa asas proporsionalitas yang lebih berpengaruh pada kontrak komersial. Dengan mendapatkan posisi tawar yang sama rata. Asas proporsionalitas tidak dilihat dari segi keseimbangan matematis, tetapi pada prosedur dan mekanisme mendapatkan hak dan kewajiban secara *Fair*.⁶²

1.5.4.3 Syarat Sah Perjanjian

Syarat sahnya suatu perjanjian diatur pada Pasal 1320 KUH Perdata. Suatu perjanjian dianggap sah apabila memenuhi 4 (empat) syarat sahnya perjanjian, yaitu:

1. Adanya kesepakatan;
2. Kecakapan untuk melakukan perbuatan hukum;
3. Adanya objek perjanjian; dan
4. Suatu sebab yang halal.

⁶¹ *Ibid.*, Hlm. 66-67.

⁶² *Ibid.*, Hlm. 70

Syarat pertama dan kedua disebut syarat subjektif karena adanya keterkaitan para pihak yang mengadakan perjanjian. Syarat ketiga dan keempat disebut syarat objektif, karena menyangkut objek dari perjanjian. Perjanjian dapat dibatalkan apabila syarat pertama dan kedua tidak terpenuhi. Jika syarat ketiga dan keempat tidak terpenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum, yang artinya dianggap tidak pernah ada perjanjian / tidak pernah ada perikatan.⁶³

1.5.4.4 Pengertian Perjanjian Pengangkutan Kereta Api

Perjanjian pengangkutan merupakan langkah awal terjadinya peristiwa pengangkutan didahului kesepakatan para pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Para pihak mengikatkan diri untuk melaksanakan pengangkutan barang atau penumpang ketempat tujuan yang telah ditentukan dan mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.⁶⁴

Menurut pendapat HMN Purwosutjipto dalam kutipan Siti Nurbaiti, mendefinisikan pengangkutan sebagai suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke

⁶³ Henry Rizard Rumopa, *Op. Cit.*, Hlm. 19

⁶⁴ Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, Hlm. 41

tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pengirim ialah membayar ongkos angkut.⁶⁵

Dalam pengangkutan mengandung sebuah perjanjian yang didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkutan dan penumpang atau pengirim, hal tersebut terdapat pada unsur pengangkutan yaitu:⁶⁶

- 1) Pengangkutan sebagai usaha (*business*)
- 2) Pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*); dan
- 3) Pengangkutan sebagai proses penerapan (*applying process*).

Ketiga unsur pengangkutan tersebut bersinambungan tujuan pengangkutan sebagai usaha guna memperoleh laba, tujuan pengangkutan sebagai perjanjian di implementasikan kepada pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang mempunyai unsur hak dan kewajiban yang sama-sama harus dipenuhi, dan pada tujuan pengangkutan sebagai proses penerapan ini yaitu mencari keuntungan dan tiba dengan selamat.⁶⁷

Unsur pengangkutan mengacu pada perjanjian, hal ini berarti pengangkut dengan penumpang atau pengirim barang harus memenuhi syarat pada pasal 1320 KUHPerdara, dalam pengangkutan para pihak bersedia atas hak dan kewajiban,

⁶⁵ Siti Nurbaity, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan Dan Kereta Api)*, Jakarta: Universitas Trisakti, 2020, Cet. 2, Hlm. 13

⁶⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op. Cit.*, Hlm. 1

⁶⁷ *Ibid.*, Hlm. 1

dengan kata lain pengangkutan bisa tertulis maupun lisan, akan tetapi harus ada persetujuan kehendak (konsensus) dari para pihak.⁶⁸ Dengan adanya surat berupa tiket, karcis, atau dokumen angkutan barang sebagai alat bukti dalam pengangkutan jika salah satu pihak mengalami wanprestasi.

Praktik hukum pengangkutan merupakan wujud dari ketentuan Undang-Undang yang masih berlangsung (*in action*), atau setelah kejadian seperti yurisprudensi (*judge made law*), dokumen hukum (*legal document*) seperti tiket penumpang dan surat muatan barang. Tiket atau karcis penumpang dan surat pengangkutan barang berfungsi sebagai tanda bukti telah terjadi perjanjian pengangkutan antara pengangkut dan penumpang atau pengirim yang berdasarkan pasal 132 dan 141 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.⁶⁹

Pihak penyelenggara sarana perkeretaapian (PT. Kereta Api Indonesia) berkewajiban mengangkut penumpang dan barang yang telah memiliki tiket atau karcis dan dokumen pengangkut barang serta mendapatkan pelayanan yang sesuai dengan pelayanan yang dikehendaki penumpang. Sehingga lahir perjanjian pengangkutan yang mengikat pada tanggal

⁶⁸ Siti Nurbaiti, *Op.Cit.*, Hlm.16-17.

⁶⁹ Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit.*, Hlm. 6-8.

penerbitan karcis kereta api yang diserahkan kepada penumpang dan telah melunasi biaya pengangkutan.⁷⁰

1.5.5 Tinjauan Umum tentang Virus Covid-19

1.5.5.1 Pengertian Virus Covid -19

COVID-19 atau disebut Coronavirus ini adalah penyakit baru yang telah menjadi pandemi. Penyakit ini harus diwaspadai karena penularan yang relatif cepat, memiliki tingkat mortalitas yang tidak dapat diabaikan, dan belum adanya terapi definitif. Masih banyak knowledge gap dalam bidang ini sehingga diperlukan studi-studi lebih lanjut.⁷¹

Corona virus ini merupakan virus yang menimbulkan keresahan bagi masyarakat karena penyerannya begitu cepat. Coronavirus disebut dengan virus zoonosis yaitu virus yang ditularkan dari perantara yaitu hewan kepada manusia yang berasal dari virus SARS-CoV. Dalam penyebarannya, virus ini menyebar sangat cepat melalui hewan ke manusia. Kemudian penyebaran tersebut terjadi dari manusia ke manusia lainnya.⁷²

1.5.5.2 Pengertian *GeNose Test*

GeNose C19 ini merupakan alat guna mendeteksi virus corona dengan cepat sekitar 2 menit hasil tes muncul serta tidak memerlukan reagen atau bahan kimia lainnya. *GeNose*

⁷⁰ *Ibid.*, Hlm. 128-129

⁷¹ Adityo Susilo Dkk, *Coronavirus Disease 2019: Tinjauan Literatur Terkini*, Jurnal Penyakit Dalam Indonesia, Vol. 7, No. 1, 2020, Hlm. 63.

⁷² Yuliana, *Op.Cit.*, Hlm. 189

C19 alat pendeteksi COVID-19 pertama di Indonesia ini berupa hembusan nafas yang pengaplikasinya terhubung dengan sistem *Cloud Computing* atau kantong khusus kemudian terdeteksi melalui sensor-sensor dengan bantuan kecerdasan artifisial (*Artificial Intelligence*).

Sehingga dirasa lebih efektif, nyaman dibanding dengan usap atau swab. Serta telah resmi mendapatkan izin edar dari KEMENKES RI AKD 20401022883 untuk mulai dapat pengakuan oleh regulator, yakni Kemenkes, dalam membantu penanganan melalui skrining cepat. Alat pendeteksi COVID-19 *GeNose* telah melalui uji profiling dengan menggunakan 600 sampel data valid di Rumah Sakit Bhayangkara dan Rumah Sakit Lapangan Khusus Covid Bambanglipuro di Yogyakarta hasilnya menunjukkan tingkat akurasi tinggi, yaitu 97 persen.⁷³

1.5.5.3 Pengertian Swab Antigen

Swab antigen adalah tes diagnostik yang cepat COVID-19 dilakukan guna mendeteksi keberadaan virus corona pada sampel yang berasal dari saluran pernapasan dan tetap membutuhkan metode swab dari hidung atau tenggorokan untuk mengambil sampel Antigen yang merupakan protein yang dikeluarkan oleh virus, termasuk COVID-19. Rapid tes

⁷³ Satria, *Genose Ugm Dapatkan Izin Edar Dan Siap Dipasarkan*, Diakses Dari: <https://Ugm.Ac.Id/Id/Berita/20551-Genose-Ugm-Dapatkan-Izin-Edar-Dan-Siap-Dipasarkan> , Pada Tanggal 29 Januari 2021 Pukul 13.00 Wib.

antigen dapat mendeteksi virus corona pada orang yang sedang mengalaminya dan dianggap lebih akurat dari antibodi, karena antigen langsung mendeteksi keberadaan virus di dalam tubuh. Swab antigen atau yang juga dikenal dengan rapid test antigen ini berbeda dengan tes *Polymerase Chain Reaction (PCR)*, meskipun sama-sama menggunakan metode swab.

Rapid tes antigen paling baik dilakukan ketika seseorang baru saja terinfeksi virus pada minggu pertama COVID-19. Pengujian ini mudah digunakan dan memberikan hasil tepat waktu. Karenanya, ini berpotensi menjadi alat penting untuk diagnosis dini *SARS-CoV-2*, terutama dalam situasi dengan akses terbatas ke metode molekuler.⁷⁴ Sebelum antibodi muncul untuk melawan virus yang masuk ke tubuh, ada peran antigen yang bertugas untuk mempelajarinya. Sehingga keberadaan antigen itulah yang dideteksi. Seperti rapid test antibodi, ada kemungkinan hasil rapid test antigen ini tidak akurat. Salah satu alasannya adalah virus yang dipelajari antigen bisa jadi bukanlah *SARS-CoV-2*, melainkan virus lainnya seperti influenza.

1.5.5.4 Pengertian Swab Test

Menurut pendapat Ketua Tim Pakar Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID-19 Wiku Adisasmito pada

⁷⁴ Lorena Porte Dkk, *Evaluation Of A Novel Antigen-Based Rapid Detection Test For The Diagnosis Of Sars-Cov-2 In Respiratory Samples*, International Journal Of Infectious Diseases 99, 2020, Hlm. 330

saat diskusi bertajuk “Sosialisasi pedoman standar Alat Pelindung Diri (APD) dan jenis-jenis tes COVID-19 di Indonesia” di Media Center Gugus Tugas Percepatan Penanganan COVID-19 Graha Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) Jakarta bahwa RTPCR (*Reverse Transcription Polymerase Chain Reaction*) atau yang populer disebut tes swab dapat memberikan hasil yang lebih akurat. Tes ini dilakukan dengan menggunakan alat usap melalui hidung.

Selain dari hidung, sampel cairan tubuh untuk tes ini dapat juga diambil dari dahak. tes swab atau RTPCR penting dilakukan lantaran bisa saja seseorang saat dilakukan rapid test dinyatakan negatif COVID-19 karena daya tahan tubuhnya sedang bagus, namun saat dilakukan tes swab baru diketahui tubuhnya telah terinfeksi virus corona. Sehingga dihimbau agar selalu memakai masker untuk melindungi diri kita dan orang lain. Karena seseorang saat ini ada yang terinfeksi COVID-19 tapi tidak memiliki gejala. Jadi pakai masker supaya orang lain tidak tertular. Syarat minimal masker kain yang direkomendasikan adalah berbahan katun, menggunakan tiga lapis kain, kemudian disesuaikan dengan bentuk wajah.⁷⁵

⁷⁵ Jurnal News, *Perbedaan Rapid Test Dan Tes Swab, Ini Penjelasan Gugus Tugas Covid-19*, Diakses Dari <https://jurnalnews.id/perbedaan-rapid-test-dan-tes-swab-ini-penjelasan-gugus-tugas-covid-19/> , Pada Tanggal 10 November 2020 Pukul 10.11 Wib.

Swab dan PCR tak terpisahkan dalam metode tes untuk menegakkan diagnosis COVID-19. *Swab* adalah cara untuk memperoleh bahan pemeriksaan atau sampel. Swab dilakukan pada *nasofaring* dan atau *orofarings*. Pengambilan ini dilakukan dengan cara mengusap rongga *nasofarings* dan atau *orofarings* dengan menggunakan alat seperti kapas lidi khusus. Dibanding rapid test, pemeriksaan *RT-PCR* lebih akurat. Metode ini jugalah yang direkomendasikan WHO untuk mendeteksi COVID-19. Namun akurasi ini dibarengi dengan kerumitan proses dan harga alat yang lebih tinggi. Selain itu, proses untuk mengetahui hasilnya lebih lama ketimbang rapid test.⁷⁶

Sehingga dapat disimpulkan bahwa RTPCR (*Reverse Transcription Polymerase Chain Reaction*) atau Swab Test ini memiliki kelebihan yang akurat daripada Rapid Test, karena selain mendeteksi antibodi juga bisa mendeteksi virus yang ada pada diri manusia lebih tajam dan dapat mendiagnosa seseorang jika terpapar virus corona (COVID-19)

⁷⁶ V. Fridawati, *Op. Cit.*

1.6 Metode Peneleitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Dalam metode penelitian ini, penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif atau biasa yang disebut dengan penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah penelitian yang bertujuan untuk menemukan asas atau doktrin hukum positif yang berlaku. Penelitian ini sering disebut sebagai “Studi Dogmatik” atau yang dikenal dengan *Doctrinal Research*. Penelitian ini disebut dengan penelitian doktrinal karena ditujukan pada peraturan-peraturan maupun bahan-bahan hukum lainnya.⁷⁷

Sehingga dalam hal ini, penulis mencoba untuk mengkaji berbagai peraturan perundang-undangan serta bahan hukum lainnya terkait dengan permasalahan yang diteliti. Penelitian ini dilakukan secara khusus dan berkaitan dengan hukum perdata di Indonesia mengenai Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pada Masa Pandemi Covid-19.

1.6.2 Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data sekunder yaitu data dari penelitian kepustakaan. Data sekunder terdiri dari bahan hokum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Data sekunder memiliki kekuatan mengikat yang digolongkan terdiri dari:

⁷⁷ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada, 2016, hlm. 86

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan:

- a. Undang-Undang Dasar Negara Kesatuan Republik Indonesia 1945
- b. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata)
- c. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
- d. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
- e. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 22, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3821.
- f. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722.
- g. 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
- h. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 tentang Keekarantinaan Kesehatan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6236

- i. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 21 Tahun 2020 tentang PSBB dalam rangka percepatan penanganan *Corona Virus Disease (Covid-19)*, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 91
- j. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 108 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 82 Tahun 2020 tentang Komite Penanganan *Corona Virus Disease 2019 Covid-19* Dan Pemulihan Ekonomi Nasional, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 256
- k. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 41 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 587
- l. Peraturan Menteri Kesehatan Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pedoman Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019*
- m. Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perpanjangan Ketentuan Perjalanan Orang Dalam Negeri Dalam Masa Pandemi *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*

- n. Surat Edaran 27 Tahun 2021 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang Dengan Transportasi Perkeretaapian Pada Masa Pandemi *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*

2. Bahan Hukum Sekunder.

Bahan hukum sekunder adalah buku teks karena buku teks berisi mengenai prinsip-prinsip dasar ilmu hukum dan pandangan-pandangan klasik para sarjana yang mempunyai berkualifikasi tinggi.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier merupakan bahan yang memberikan keterangan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Contoh :

- 1) Kamus Besar Bahasa Indonesia
- 2) Kamus Hukum
- 3) Kamus Lengkap Bahasa Inggris-Bahasa Indonesia

1.6.3 Metode Pengumpulan Data dan Pengolaan Data

Pengumpulan data diusahakan agar memperoleh sebanyak mungkin data yang berhubungan erat dengan permasalahan yang akan diteliti, selanjutnya barulah data tersebut diolah dan dianalisis.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara:

1. Studi kepustakaan, dilakukan untuk memperoleh data sekunder dengan cara membaca, menelaah dan mengutip peraturan

perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi, dan bahan pustaka lain yang relevan dengan penelitian yang dilakukan⁷⁸.

2. Studi dokumen, dilakukan dengan cara membaca, menelaah, dan mengkaji dokumen - dokumen yang berkaitan dengan penelitian ini.

Hal tersebut bertujuan guna memperoleh data yang sifatnya teoritis yang digunakan sebagai pedoman dalam penelitian dan menganalisa permasalahan yang dihadapi.

1.6.4 Metode Analisis Data

Di dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Maka analisis data yang dipergunakan adalah analisis dengan pendekatan kualitatif dan historis terhadap data sekunder yaitu menganalisis data berdasarkan kualitasnya serta menelaah latar belakang apa yang dipelajari, ditelaah dan perkembangan pengaturan mengenai isu yang dihadapi.⁷⁹

Kemudian dideskripsikan dengan menggunakan kata-kata sehingga diperoleh bahasan dalam bentuk kalimat yang sistematis dan dapat dipahami, kemudian dapat ditarik dalam sebuah kesimpulan

1.6.5 Lokasi Penelitian

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, penulis melakukan penelitian di PT. Kereta Api Indonesia (PERSERO) Daerah Operasi 8 Surabaya Jawa Timur.

⁷⁸ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2011, hlm. 107

⁷⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Grup, 2016, hlm. 134.

1.6.6 Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini adalah 5 (lima) bulan, dimulai dari bulan Oktober 2020 sampai bulan Februari 2021. Penelitian ini mulai dilaksanakan pada bulan Oktober 2020 pada minggu pertama yang meliputi tahap persiapan penelitian yakni pengajuan judul (pra proposal), acc judul, permohonan surat ke instansi, pencarian data, bimbingan penelitian, penulisan penelitian.

1.6.7 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah proposal skripsi ini, maka kerangka dibagi menjadi beberapa bab yang terdiri dari beberapa sub bab. Proposal skripsi dengan judul “ **PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENGGUNA JASA TRANSPORTASI KERETA API PADA MASA PANDEMI COVID-19** ”. Yang dalam pembahasannya dibagi menjadi IV (empat) bab, sebagaimana diuraikan secara menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam proposal skripsi ini,

Bab Pertama, adalah sebagai bab pendahuluan, memberikan gambaran secara umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang dibahas dalam penulisan tentang Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Transportasi Kereta Api Pada Masa Pandemi Covid-19 yang terdiri dari beberapa sub bab yaitu latar belakang masalah yang mendasari diadakannya penelitian, perumusan masalah penelitian, tujuan diadakannya penelitian, kegunaan penelitian yang diharapkan,

kajian pustaka, serta metode penelitian yang menggunakan metode Pendekatan Yuridis Normatif.

Bab Kedua membahas tentang bentuk perjanjian antara pengguna jasa dengan PT. KAI saat pandemi COVID-19. Bab ini terbagi menjadi dua sub bab, sub bab pertama membahas tentang bentuk dari perjanjian yang digunakan antara pengguna jasa dengan PT. KAI saat pandemi COVID-19. Sub bab 2 membahas tentang analisa perjanjian pengangkutan yang digunakan oleh pengguna jasa dengan PT. KAI.

Bab Ketiga membahas tentang perlindungan bagi pengguna jasa transportasi kereta api pada masa pandemi COVID-19 yang akan membahas tentang upaya perlindungan bagi konsumen sebagai pengguna jasa transportasi kereta api pada saat pandemi COVID-19.

Bab Keempat merupakan penutup yang berisi kesimpulan dari keseluruhan pembahasan permasalahan dalam skripsi dan juga saran untuk permasalahan saran untuk permasalahan dalam skripsi.