

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

DKI Jakarta sebagai ibu kota Republik Indonesia telah menjadi pusat berbagai macam kegiatan, baik kegiatan pemerintahan, ekonomi, sosial, pendidikan, maupun politik. Daya tarik kota Jakarta tersebut sudah menjadi nilai keistimewaan tersendiri, sehingga setiap tahunnya jumlah penduduk Jakarta selalu bertambah.

Bertambahnya penduduk Jakarta setiap tahunnya dipengaruhi dengan banyaknya warga dari desa atau provinsi di luar kota Jakarta yang ingin mengadu nasib sebagai perantauan untuk mencari kesuksesan hidup dan pekerjaan yang layak di kota metropolitan. Proses urbanisasi ini pun dipengaruhi juga oleh faktor pendukung lainnya, seperti ajakan sanak saudara yang berhasil merantau di Jakarta, terbatasnya sarana dan prasarana di desa, serta lapangan pekerjaan di kota asal yang kurang memadai.¹

Data statistik jumlah pertumbuhan penduduk yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta (BPS Provinsi DKI Jakarta) menunjukkan bahwa pada tahun 2010 jumlah penduduk DKI Jakarta berjumlah sebanyak 9.6 juta jiwa. Jumlah ini terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahunnya. Hingga di tahun 2018, jumlah penduduk yang ada di DKI Jakarta meningkat sebanyak 10.4 juta jiwa.² Sebagai gambaran, data statistik mengenai jumlah pertumbuhan penduduk provinsi DKI Jakarta yang dirilis oleh BPS Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2010 dan 2018 dapat dilihat pada Tabel 1.1 dan Tabel 1.2 di bawah ini.

¹ Anonim, "*Tajuk: Mengadu Nasib Pendatang Baru Serbu Jakarta,*" <https://m.harianterbit.com/read/107343/TAJUK-Mengadu-Nasib-Pendatang-Baru-Serbu-Jakarta>, 11 Maret 2020.

² Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, "*Jumlah Penduduk, Laju Pertumbuhan, Persentase Produk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk,*" <https://jakarta.bps.go.id/dynamic/table/2019/11/11/69/3-1-1-penduduk-laju-pertumbuhan-penduduk-distribusi-persentase-penduduk-kepadatan-penduduk-rasio-jenis-kelamin-penduduk-menurut-kabupaten-kota-2018-2019.html>, 11 Maret 2020.

Tabel 1.1. Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010³

Kab/Kota	2010				
	3.1.1 Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Provinsi/Kabupaten/Kota/Kecamatan				
	Jumlah Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km ²	Rasio Jenis Kelamin Penduduk
Kep Seribu	21.08	2.03	0.22	2 432	103.28
Jakarta Selatan	2 062.23	1.46	21.46	14 598	102.47
Jakarta Timur	2 693.90	1.38	28.04	14 327	103.84
Jakarta Pusat	902.97	0.32	9.40	18 761	101.72
Jakarta Barat	2 281.95	1.83	23.75	17 616	104.20
Jakarta Utara	1 645.66	1.49	17.13	11 221	100.40
DKI Jakarta	9 607.79	1.42	100	14 506	102.83

Sumber: BPS Provinsi DKI Jakarta (2010)

Tabel 1.2 Jumlah Penduduk Provinsi DKI Jakarta Tahun 2018⁴

Kab/Kota	2018				
	3.1.1 Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk, Distribusi Persentase Penduduk, Kepadatan Penduduk, Rasio Jenis Kelamin Penduduk Menurut Provinsi/Kabupaten/Kota/Kecamatan				
	Jumlah Penduduk (ribu)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun	Persentase Penduduk	Kepadatan Penduduk per km ²	Rasio Jenis Kelamin Penduduk
Kep Seribu	24.13	1.69	0.23	2 774	98.86
Jakarta Selatan	2 246.14	1.06	21.46	15 900	100.04
Jakarta Timur	2 916.02	0.98	27.86	15 508	101.40
Jakarta Pusat	924.69	0.29	8.83	19 212	99.37
Jakarta Barat	2 559.36	1.43	24.45	19 757	101.73
Jakarta Utara	1 747.31	1.10	17.17	12 255	98.04
DKI Jakarta	10 467.63	1.07	100	15 804	100.42

Sumber: BPS Provinsi DKI Jakarta (2018)

Daya tarik kota Jakarta sebagai kota metropolitan dan pusat bisnis pun menyebabkan penduduk di kawasan pemukiman sekitar kota Jakarta seperti Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (bodetabek) lebih memilih bekerja di kota Jakarta. Hal ini tentu saja menimbulkan banyak masalah terutama kemacetan di saat jam kerja.

Pembangunan yang pesat di kota penyangga sekitar Jakarta pun telah dilakukan, hal ini berdampak dengan berkurangnya beban di Jakarta akibat adanya

³ *Ibid.*

⁴ *Ibid.*

pertambahan jumlah penduduk yang selalu meningkat.⁵ Di siang hari pada jam kerja, warga Jakarta dan kota sekitarnya bekerja, sedangkan pada malam hari para pekerja yang berasal dari kota sekitar Jakarta kembali ke kotanya masing-masing. Menumpuknya masyarakat pada hari dan jam kerja tersebut banyak membawa masalah bagi Jakarta, salah satunya yang terlihat jelas adalah kemacetan. Kondisi demikian menunjukkan bahwa sarana transportasi umum di Jakarta merupakan kebutuhan yang sangat mendesak.

Transportasi di DKI Jakarta, baik transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara memiliki peranan penting dalam menunjang aktivitas warga Jakarta dan sekitarnya. Ketiga jenis transportasi tersebut saling mendukung satu sama lain dalam melayani kebutuhan penduduk kota Jakarta dan kota penyangga di sekitarnya yang akan melakukan berbagai aktivitas baik di Jakarta maupun yang akan berpergian ke luar kota.

Terlepas dari lengkapnya moda transportasi di Jakarta, di sisi yang lain, moda transportasi yang ada di Jakarta saat ini belum memberikan kenyamanan dan aksesibilitas yang baik bagi warga Jakarta. Banyak moda transportasi umum yang sudah tidak layak jalan tetapi masih saja dioperasikan. Kesadaran supir dalam membawa angkutan umum pun masih jauh dari harapan. Banyak supir yang dengan sengaja menaik dan menurunkan penumpang bukan di halte pemberhentian. Hal ini tentu saja menambah kemacetan lalu lintas yang terjadi di DKI Jakarta.

Berbekal dari permasalahan tersebut, berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta untuk memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat Jakarta. Pelayanan yang dibutuhkan oleh seluruh masyarakat Jakarta adalah solusi untuk memecahkan atau mengurangi kemacetan.

Untuk mengatasi masalah transportasi yang cukup rumit di DKI Jakarta serta memperbaiki kualitas angkutan umum, Pemprov DKI Jakarta mengeluarkan kebijakan dalam sektor transportasi dengan membangun suatu Moda Raya Terpadu atau MRT (bahasa Inggris: *Mass Rapid Transit*) Jakarta sebagaimana

⁵ Moerdiman Reksomarnoto, *Megapolitan Jabodetabekjur*, Jakarta: Pustaka Cerdasindo, 2006, hlm. 4.

tercantum dalam Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 84 Tahun 2004 tentang Penetapan Pola Transportasi Makro di Provinsi DKI Jakarta. MRT Jakarta adalah sebuah moda transportasi dengan sistem transit cepat berskala massal dengan rangkaianannya menggunakan kereta rel listrik.⁶ Pembangunan MRT Jakarta tahap 1 telah dimulai pada tanggal 10 Oktober 2014 dan telah diresmikan pada tanggal 24 Maret 2019. Layanan MRT Jakarta menghubungkan wilayah Lebak Bulus, Jakarta Selatan sampai dengan Bundaran Hotel Indonesia, Jakarta Pusat.⁷

Keputusan Pemprov DKI Jakarta untuk memilih MRT Jakarta agar masyarakat khususnya penduduk DKI Jakarta dapat merasa terfasilitasi dengan adanya alat transportasi yang lebih baik dari transportasi yang telah ada serta untuk mengurangi kemacetan yang ada di Jakarta. Namun pada tahapan proses pelaksanaannya, masih banyak terjadi kekecewaan dipihak masyarakat selaku objek dari kebijakan. Sejak pengoperasiannya satu tahun lalu, MRT Jakarta tidak luput dari sejumlah masalah. Sejumlah hal dikeluhkan oleh masyarakat, seperti antrian pada pintu *gate* yang panjang sehingga menimbulkan ketidaktertiban masyarakat,⁸ serta ketersediaan tempat sampah yang minim sehingga banyak penumpang yang membuang sampah sembarangan.⁹

Keluhan saat menggunakan moda transportasi MRT Jakarta tidak hanya dirasakan oleh masyarakat pada umumnya, penyandang disabilitas sebagai pengguna moda transportasi MRT Jakarta pun mengeluhkan fasilitas yang tersedia di MRT Jakarta. Sebagaimana yang dirasakan 120 penyandang disabilitas yang tergabung dalam *Jakarta Barrier Free Tourism* saat mencoba MRT Jakarta, Sabtu 16 Maret 2019. Penyandang disabilitas yang terdiri dari pengguna kursi roda, tuna netra, insan tuli, dan ragam disabilitas lainnya mengeluhkan sarana lift yang tidak memiliki suara sehingga para penyandang disabilitas tersebut kerap bertanya apakah sudah terbuka atau belum pintu liftnya. Saat memasuki kereta pun,

⁶ Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018*, Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta, 2017, hlm. 5.

⁷ Januarius, Fabian. "Presiden Jokowi: MRT Beroperasi Maret 2019," <https://nasional.kompas.com/read/2018/03/07/19093941/presiden-jokowi-mrt-beroperasi-maret-2019>, 12 Maret 2020.

⁸ Firdiansyah, Emral. "Antrian Panjang di Stasiun MRT Lebak Bulus," <https://www.beritasatu.com/galeri-foto/32671-antrian-panjang-di-stasiun-mrt-lebak-bulus>, 12 Maret 2020.

⁹ Dhina Setyo Oktaria, "Analisis Kebijakan Standar Pelayanan Minimum Bagi Pengguna Kereta Api MRT Jakarta," *Jurnal Komunikasi Universitas Garut*, Vol. 6 No. 1, April 2020, hlm. 376.

penumpang penyandang disabilitas tampak kesulitan terutama pengguna kursi roda. Mereka tampak harus mengangkat kursi roda lantaran jarak peron dan kereta selebar 5 centimeter.¹⁰

Keluhan lainnya yang dialami penyandang disabilitas saat menggunakan moda transportasi MRT Jakarta yaitu pada saat jam sibuk kerja. Aksesibilitas kaum penyandang disabilitas sedikit terhambat lantaran banyaknya penumpang umum yang memanfaatkan moda transportasi MRT Jakarta untuk bekerja atau kembali menuju rumahnya masing-masing. Di samping itu, kondisi permukaan jalan menuju *hall* stasiun tidak rata serta papan penunjuk lokasi yang terdapat di bagian atas pintu kereta masih terlalu kecil sehingga menyulitkan pandangan penyandang disabilitas untuk memahami lokasi pemberhentian kereta MRT Jakarta.¹¹

Kondisi demikian yang dialami oleh penumpang penyandang disabilitas saat menggunakan moda transportasi MRT Jakarta menunjukkan bahwa masih kurang ramahnya MRT Jakarta sehingga menimbulkan dampak kerugian khususnya bagi penumpang penyandang disabilitas.

Kerugian saat menggunakan transportasi massal pun tidak saja dialami oleh penyandang disabilitas pada saat menggunakan moda transportasi MRT Jakarta, saat menggunakan moda transportasi massal lainnya pun penyandang disabilitas kerap mengalami hal yang demikian. Misalnya dalam penggunaan transportasi udara, seperti kasus yang dialami oleh penyandang disabilitas pengguna kursi roda bernama Ridwan Sumantri.

Pada hari Senin tanggal 11 April 2011, Ridwan melakukan penerbangan menggunakan maskapai Lion Air dari Jakarta menuju Denpasar. Saat di Bandara Soekarno-Hatta, Ridwan menemui petugas untuk meminta tempat duduk paling depan agar memudahkannya melakukan mobilitas dan tidak menyusahkan awak pesawat yang bertugas. Namun pada kenyataannya, pihak petugas tiket justru menemukannya pada tempat duduk nomor 23 A yang berarti pada deretan ke 23,

¹⁰ Atika Zahroh Widad, *et. al.*, "Ketersediaan Aksesibilitas Bagi Kaum Disabilitas Dalam Moda Mass Rapid Transit Jakarta," April 2019, hlm. 5.

¹¹ Filsen Putasix Lex, *et. al.*, "Penataan Efisiensi Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luar untuk Disabilitas Pada Stasiun MRT Lebak Bulus," Februari 2019, hlm. 1227.

yang berada di bagian paling pinggir sebelah kiri (dekat jendela). Setelah Ridwan duduk, seorang pramugari memintanya untuk menandatangani surat pernyataan yang intinya menyebutkan bahwa penyandang disabilitas itu disamakan dengan orang sakit dan maskapai penerbangan tidak bertanggungjawab jika terjadi hal yang tidak diinginkan selama penerbangan itu. Ridwan awalnya sempat tidak mau menandatangani surat tersebut karena tidak merasa dirinya sebagai orang sakit. Keadaannya hanya tidak bisa berjalan, sehingga harus menggunakan alat bantu kursi roda. Merasa tidak ada gunanya berdebat dengan pramugari tersebut, Ridwan pun akhirnya memutuskan untuk menandatangani surat tersebut.¹²

Ridwan Sumantri akhirnya menggugat maskapai Lion Air dan pemerintah karena kelalaiannya tidak memberikan perlakuan khusus kepada penyandang disabilitas. Pada tingkat pertama Pengadilan Negeri Jakarta Pusat dalam putusan Nomor 231/Pdt.G/2011/PN.Jkt.Pst pada tanggal 08 Desember 2011, hakim menghukum maskapai Lion Air membayar ganti rugi sebesar Rp25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah) secara tanggung renteng dengan PT (Persero) Angkasa Pura II sebagai Tergugat II dan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia sebagai Tergugat III. Putusan ini selanjutnya dikuatkan oleh putusan kasasi Mahkamah Agung Nomor 2368K/PDT/2015 dengan mengubah total biaya ganti rugi menjadi Rp50.000.000,- (lima puluh juta rupiah) atas dasar besaran ganti rugi yang diberikan kepada penggugat masih terlalu kecil dan belum memenuhi rasa keadilan.¹³

Penyandang disabilitas merupakan kelompok masyarakat yang sangat beragam, di antaranya yaitu penyandang disabilitas fisik, disabilitas intelektual, disabilitas mental, dan disabilitas sensorik.¹⁴ Tentu saja sebagai pengguna moda transportasi MRT Jakarta, penyandang disabilitas harus diberikan aksesibilitas dan pelayanan publik yang khusus supaya dapat beraktivitas dan/atau berkegiatan di dalam MRT Jakarta secara fleksibel dan mandiri, serta dapat memberikan kenyamanan pada seluruh pengguna jasa layanan moda transportasi MRT Jakarta tanpa terkecuali.

¹² Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 231/Pdt.G/2011/PN.Jkt.Pst.

¹³ Putusan Mahkamah Agung Nomor 2368K/PDT/2015.

¹⁴ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, Pasal 4.

Untuk meningkatkan pelayanan dan fasilitas bagi penumpang MRT Jakarta khususnya bagi kelompok penyandang disabilitas, MRT Jakarta juga seharusnya dapat melihat dan meniru bagaimana pemberian layanan dan fasilitas dari negara-negara lain yang sudah terlebih dahulu menggunakan layanan MRT sebagai solusi transportasi massal. Misalnya seperti negara Jepang yang turut berkontribusi dalam pembangunan MRT di Indonesia dan juga Singapura sebagai negara dengan pelayanan yang baik dalam menyelenggarakan moda transportasi MRT di wilayah Asia Tenggara.

Selanjutnya berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas mengenai keluhan dan kerugian yang dialami penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta, maka pada akhirnya mendorong penulis untuk melakukan penelitian lebih lanjut dalam bentuk skripsi yang berjudul: **“Perlindungan Hukum Penumpang Penyandang Disabilitas Pengguna Moda Transportasi MRT Jakarta”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis memfokuskan identifikasi masalah pada penelitian skripsi ini sebagai berikut:

1. MRT Jakarta sebagai solusi moda transportasi di Jakarta masih belum cukup ramah untuk penyandang disabilitas. Masih minimnya hak aksesibilitas dan pelayanan publik yang khusus dan tepat untuk penyandang disabilitas.
2. Implementasi perlindungan hukum terhadap terjadinya pelanggaran hak penumpang penyandang disabilitas sebagai pengguna moda transportasi MRT Jakarta belum cukup baik.

1.3 Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang dan identifikasi masalah di atas, maka penulis memfokuskan pembahasan pada perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah perlindungan hukum penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta?
2. Bagaimanakah pertanggungjawaban hukum apabila terjadi pelanggaran terhadap hak penumpang penyandang disabilitas?

1.4 Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.4.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui, menjelaskan, dan mendeskripsikan bentuk aksesibilitas dan pelayanan publik terhadap hak-hak penumpang penyandang disabilitas sebagai pengguna moda transportasi MRT Jakarta.
2. Untuk mengetahui, menjelaskan, dan mendeskripsikan bentuk tanggung jawab hukum dalam memberikan perlindungan hukum terhadap terjadinya pelanggaran hak penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta.

1.4.2 Manfaat Penelitian

1.4.2.1 Secara Teoritis

1. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan untuk referensi dalam pengembangan disiplin ilmu yang berkaitan dengan perlindungan hukum penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta.
2. Dapat memberikan gambaran dan masukan bagi penelitian-penelitian untuk tahap berikutnya, tidak hanya sebatas teori tetapi juga dalam prakteknya.
3. Sebagai bahan untuk referensi *repository* perpustakaan Universitas Bhayangkara Jakarta Raya.

1.4.2.2 Secara Praktis

Diharapkan dapat memberikan manfaat dan masukan bagi pembaca dan masyarakat pada umumnya mengenai hak-hak penyandang disabilitas, serta dapat menjadi bahan masukan bagi pemerintah dan penyelenggara pelayanan publik dalam mengelola transportasi publik.

1.5 Kerangka Teoritis, Konseptual, dan Pemikiran

1.5.1 Kerangka Teoritis

Dalam penelitian ini penulis menggunakan 2 teori, yaitu:

1. Teori Perlindungan Hukum

Menurut Fitzgerald yang mengutip istilah teori perlindungan hukum dari Salmond bahwa hukum bertujuan mengintegrasikan dan mengkoordinasikan berbagai kepentingan dalam masyarakat karena dalam suatu lalu lintas kepentingan, mengenai perlindungan terhadap kepentingan tertentu dapat dilakukan dengan cara yaitu membatasi berbagai kepentingan yang berada di lain pihak. Kepentingan hukum adalah mengurus hak dan kepentingan manusia, sehingga hukum memiliki otoritas tertinggi untuk menentukan kepentingan manusia yang perlu diatur dan dilindungi. Perlindungan hukum harus melihat tahapan perlindungan hukum yang lahir dari suatu ketentuan hukum dan segala peraturan hukum yang diberikan oleh masyarakat yang pada dasarnya merupakan kesepakatan masyarakat tersebut untuk mengatur hubungan perilaku antara anggota-anggota masyarakat dan antara perseorangan dengan pemerintah yang dianggap mewakili kepentingan masyarakat.¹⁵

Menurut Philipus M. Hadjon, mengenai perlindungan hukum bagi rakyat Indonesia meliputi dua hal, yaitu perlindungan hukum secara preventif dan represif. Perlindungan hukum secara preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya sengketa antara pemerintah dengan rakyat dengan cara mendorong pemerintah untuk lebih berhati-hati dalam

¹⁵ Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000, hlm. 54.

mengambil keputusan yang berkaitan dengan asas *freies ermessen* dan rakyat dapat mengajukan keberatan atau dimintai pendapatnya mengenai rencana keputusan tersebut.¹⁶

Perlindungan hukum secara represif bertujuan untuk menyelesaikan sengketa. Penanganan perlindungan hukum secara represif dilakukan oleh peradilan umum dan peradilan administrasi di Indonesia yang termasuk dalam lingkup kategori perlindungan hukum ini. Prinsip perlindungan hukum represif terhadap tindakan pemerintah bertumpu dan bersumber dari konsep tentang pengakuan dan perlindungan terhadap hak-hak asasi manusia.

2. Teori Keadilan

John Rawls dikenal sebagai salah seorang filsuf Amerika di akhir abad ke-20. Salah satu karyanya adalah *A Theory of Justice*. Keadilan secara umum diartikan sebagai perbuatan atau perlakuan yang adil. Sementara adil adalah tidak berat sebelah, tidak memihak dan berpihak kepada yang benar.

Pandangan Rawls memosisikan adanya situasi yang sama dan sederajat antara tiap-tiap individu di dalam masyarakat. Tidak ada pembedaan status, kedudukan atau memiliki posisi lebih tinggi antara satu dengan yang lainnya, sehingga satu pihak dengan lainnya dapat melakukan kesepakatan yang seimbang. Pandangan Rawls tersebut menempatkan keadilan sebagai suatu “posisi asli” yang didasari oleh ciri rasionalitas (*rationality*), kebebasan (*freedom*), dan persamaan (*equality*) guna mengatur struktur dasar masyarakat (*basic structure of society*).¹⁷

L.J. Van Apeldorn juga mengemukakan tentang keadilan, bahwa keadilan itu upaya memperlakukan sikap yang sama kepada hal yang sama dan memperlakukan hal yang tidak sama sebanding dengan ketidaksamaannya. Asas keadilan tidak menjadikan persamaan hakiki

¹⁶ Philipus M. Hadjon, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, 1987, hlm. 3—4.

¹⁷ Damanhuri Fattah, “Teori Keadilan Menurut John Rawls,” *Jurnal TAPIS*, Vol. 9 No. 2, Juli-Desember 2013, hlm. 43.

dalam pembagian kebutuhan-kebutuhan hidup. Hasrat akan persamaan dalam bentuk perlakuan harus membuka mata bagi ketidaksamaan dari kenyataan-kenyataan.¹⁸

Prinsip perbedaan menuntut diaturnya struktur dasar dalam tatanan masyarakat sehingga kesenjangan akan kesejahteraan dan pendapatan dapat diatasi melalui otoritas utama yang diperuntukkan bagi orang-orang yang kurang beruntung. Ini berarti keadilan sosial harus diperjuangkan untuk dua hal: Pertama, melakukan koreksi dan perbaikan terhadap kondisi ketimpangan yang dialami kaum lemah dengan menghadirkan institusi-institusi sosial, ekonomi, dan politik yang memberdayakan. Kedua, setiap aturan harus memposisikan diri sebagai pemandu untuk mengembangkan kebijakan-kebijakan untuk mengoreksi ketidakadilan yang dialami kaum lemah.

1.5.2 Kerangka Konseptual

Suatu konsep atau kerangka konseptual pada hakekatnya adalah suatu pengarahan atau pedoman yang memberikan batasan dalam pengertian yang akan dipergunakan sebagai dasar penelitian hukum. Adapun istilah-istilah tersebut, yaitu:

1. Perlindungan hukum adalah suatu tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, serta mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga memungkinkan manusia atau individu untuk dapat menikmati martabatnya sebagai manusia.¹⁹
2. Konsumen menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

¹⁸ Mohamad Aunurrohm, "*keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum di indonesia*", https://www.academia.edu/10691642/Keadilan_Kepastian_dan_Kemanfaatan_Hukum_di_Indonesia, 20 April 2020.

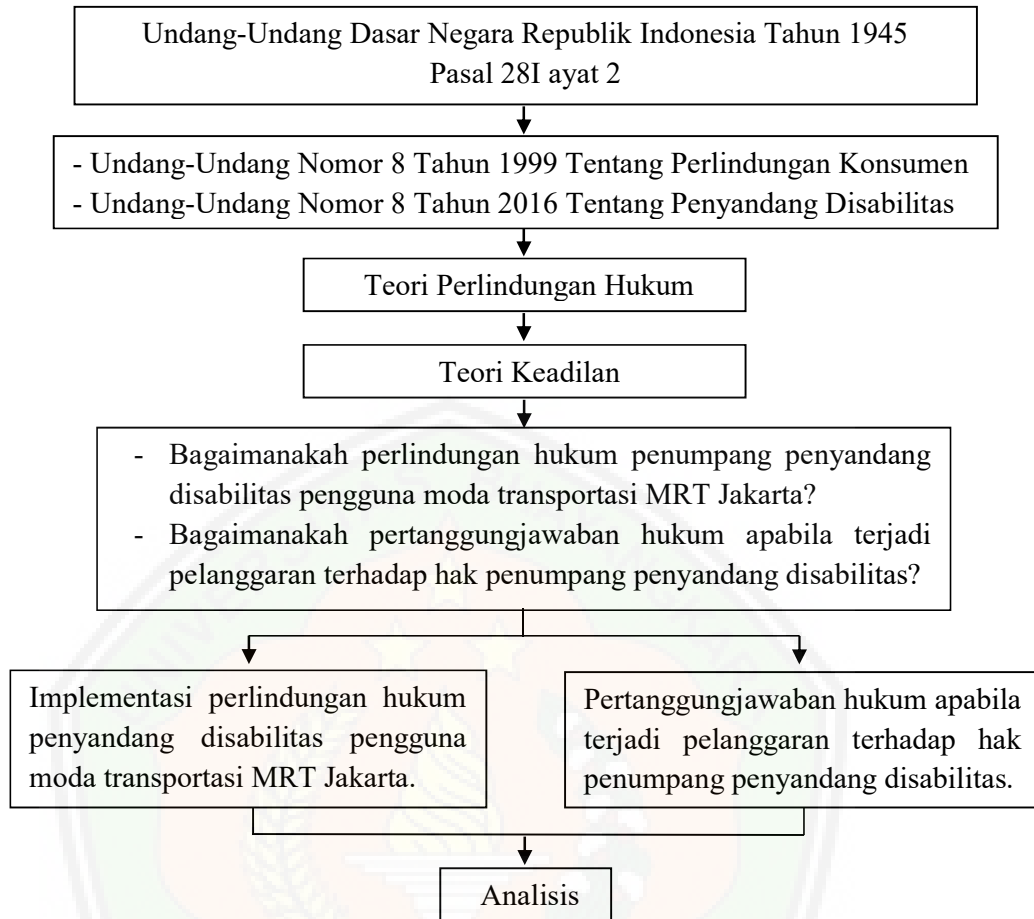
¹⁹ Setiono, "*Rule of Law (Supremasi Hukum)*," Tesis (Untuk memperoleh gelar Magister Ilmu Hukum Program Pascasarjana Universitas Sebelas Maret), 2004, hlm. 3.

3. Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik dilakukan sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.²⁰
4. Perlindungan konsumen adalah segala cara dan upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.²¹
5. Penyandang disabilitas menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan sekitar dapat mengalami hambatan dan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak.
6. Aksesibilitas menurut UU Penyandang Disabilitas adalah kemudahan yang disediakan untuk penyandang disabilitas dalam rangka untuk mewujudkan kesamaan kesempatan dalam berbagai aspek kehidupan.
7. Pelayanan publik menurut UU Penyandang Disabilitas adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.
8. Akomodasi yang layak menurut UU Penyandang Disabilitas adalah modifikasi dan penyesuaian yang tepat dan diperlukan untuk menjamin penikmatan atau pelaksanaan semua hak asasi manusia dan kebebasan fundamental untuk Penyandang Disabilitas berdasarkan kesetaraan.
9. MRT Jakarta adalah sebuah moda transportasi dengan sistem transit cepat berskala massal dengan rangkaianannya menggunakan kereta rel listrik.²²

²⁰ *Ibid.*

²¹ Republik Indonesia, Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Pasal 1.

1.5.3 Kerangka Pemikiran



1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan penulis dalam penulisan dan pengembangan terhadap isi skripsi ini, maka diperlukan sebuah kerangka penulisan yang sistematis. Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 5 bab yang diorganisirkan ke dalam bab demi bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang metodologi penyusunan dalam penelitian skripsi yang meliputi sub-bab antara lain: latar belakang masalah, identifikasi masalah, perumusan masalah, tujuan dan

²² Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, *Op. Cit.*, hlm. 5.

manfaat penelitian, kerangka teoritis, kerangka konseptual, kerangka pemikiran, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan tentang pengertian perlindungan hukum, bentuk perlindungan hukum, pengertian perlindungan konsumen, asas dan tujuan perlindungan konsumen, hak dan kewajiban konsumen dan pelaku usaha, pengertian penyandang disabilitas, hak penyandang disabilitas, sejarah MRT Jakarta, visi dan misi MRT Jakarta, sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan MRT Jakarta, sarana dan prasarana penunjang pelaksanaan MRT di negara lain, dan mengenai ketentuan nasional yang berkaitan dengan perlindungan hukum penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini membahas tentang metode penelitian yang dipakai oleh penulis dalam menyusun penelitian skripsi ini dengan memuat jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber bahan hukum, metode pengumpulan bahan hukum, dan metode pengolahan dan analisis bahan hukum.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini, penulis akan menguraikan hasil penelitian dan pembahasan terkait dengan permasalahan mengenai perlindungan hukum penumpang penyandang disabilitas pengguna moda transportasi MRT Jakarta yang kemudian akan dipecahkan masalahnya sesuai dengan metode penelitian.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini, penulis menyampaikan pendapat yang berisi kesimpulan yang merupakan rangkuman dari pembahasan dan juga saran dari permasalahan yang diteliti dalam penelitian skripsi ini.