

**TANGGUNG JAWAB PT KAI TERKAIT KESELAMATAN
PENUMPANG BERDASARKAN SURAT EDARAN
MENTERI PERHUBUNGAN SE. 14 TAHUN 2020
SEBAGAI UPAYA PENCEGAHAN PENULARAN COVID
DALAM KERETA API**

(Penelitian PT KAI (Persero) DAOP 6 YOGYAKARTA)

Mariana Putri Sejati

E-mail: marianaaputrii99@gmail.com

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

Tuhana

E-mail: tuhana_06@yahoo.co.id

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret

Article Information

Keywords: Covid-19;
Responsibility; Transporting;
Train.

Kata Kunci: Covid-19; Kereta
Api; Pengangkutan; Tanggung
Jawab.

Abstract

This article aims to understand responsibility private law PT Kereta Api Indonesia (Persero) of the carrier's accountability mechanism for the transmission of COVID-19 virus in the implementation of rail transportation. This research is a research law empirical that is descriptive with a qualitative approach. The kind of data that used is primary data obtained live from the site of research and secondary data obtained from the literature, for the source of the data used is the source of primary data obtained directly from source first and secondary data obtained from the law primary, secondary, and tertiary. Technique the collection of primary data by interviews and secondary data to the study literature, technique data analysis with a model analysis interactive. The result of research and discussion is that the responsibility of PT Kereta Api Indonesia (Persero) regarding passenger safety during the COVID-19 pandemic are in accordance with the circular letter. However, there is no policy regulation regarding whether PT. KAI is responsible for providing compensation for passengers who are infected with the COVID-19 virus while traveling by train.

Abstrak:

Artikel ini bertujuan untuk mengetahui tanggung jawab keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) atas penularan COVID-19 dalam penyelenggaraan pengangkutan kereta api. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian dan data sekunder yang diperoleh dari bahan kepustakaan, untuk sumber data yang digunakan adalah sumber data primer yang diperoleh langsung dari sumber pertama dan

sumber data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Teknik pengumpulan data primer dengan wawancara dan data sekunder dengan studi kepustakaan, teknik analisis data dengan model analisis interaktif. Hasil penelitian dan pembahasan adalah bahwa tanggung jawab PT Kereta Api Indonesia terkait keselamatan penumpang pada masa pandemi COVID-19 telah sesuai dengan surat edaran yang berlaku. Akan tetapi belum adanya peraturan kebijakan, mengenai apakah pihak PT.KAI bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi bagi penumpang yang tertular virus COVID-19 ketika melakukan perjalanan kereta api.

A. Pendahuluan

Pada era globalisasi saat ini, keberadaan transportasi umum sangat dibutuhkan karena tingginya mobilitas masyarakat. Transportasi sendiri memiliki peranan penting sebagai penghubung wilayah untuk menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat. (H.A.Abbas Salim, 1993: 1) Dalam prosesnya dikehidupan sehari-hari, bidang transportasi dibagi menjadi tiga yaitu, transportasi darat, transportasi udara dan transportasi laut. Hal ini dikarenakan Indonesia merupakan Negara Kepulauan yang memiliki beraneka ragam pulau, menyebabkan masyarakat melakukan kegiatan pengangkutan yang mana merupakan kegiatan berpindah dari tempat satu ke tempat yang lain dengan menggunakan alat transportasi yang ada.

Namun sejak akhir tahun 2019, dunia diguncangkan dengan adanya suatu virus yang cukup mematikan yaitu *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) yang mana virus ini akan menyerang pernafasan dan dapat menimbulkan penyakit akut seperti SARS, MERS hingga kematian. Virus COVID-19 ini menyebar dengan sangat cepat sehingga menyebabkan ditetapkannya situasi pandemi oleh Badan Kesehatan Dunia pada tanggal 11 Maret 2020 (*World Health Organization*, 2020: 1). Berbagai cara telah dilakukan oleh pemerintah di Indonesia, seperti *physical distancing* (jaga jarak), *lockdown*, bahkan di beberapa daerah pun telah diberlakukan PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar). (Kementerian Kesehatan Republik Indonesia, 2020: 1)

Keadaan ini memberikan batasan ruang lingkup pergerakan dalam bidang transportasi, salah satunya memberikan hambatan mobilitas pada pengangkutan kereta api. Untuk menghadapi hal ini, pemerintah telah mengeluarkan Surat Edaran Kementerian Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2020 tentang Pedoman dan Petunjuk Teknis Pengendalian Transportasi Perkeretaapian dalam Masa Adaptasi Kebiasaan baru untuk Mencegah Penyebaran *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19). Dimana sebelumnya tidak ada ketentuan khusus yang berlaku ketika akan menggunakan transportasi kereta api, tetapi saat ini pemerintah bersama pihak PT.KAI sebagai pihak pengangkut dan penyelenggara perkeretaapian berupaya melakukan berbagai hal untuk mencegah penularan virus COVID-19 di dalam kereta api.

Adapun beberapa artikel serupa mengenai tanggung jawab PT KAI sebagai pihak pengangkut yang bertanggung jawab dalam pengangkutan penumpang. Menurut Sofyan, PT

KAI bertanggung jawab penuh terhadap penumpang yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api, tanggung jawab ini dimulai sejak penumpang diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan, Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka, atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api. Sedangkan dalam UU Perkeretaapian pengaturan mengenai tanggung jawab pengangkut belum sepenuhnya diatur, sehingga cenderung dialihkan pada Pasal 1365 KUHPerduta. Artinya penumpang atau korban harus membuktikan kelalaian atau kesalahan PT KAI untuk mendapatkan ganti kerugian dalam suatu kasus kecelakaan. Kenyataannya di lapangan apabila terjadi kecelakaan kereta pihak PT KAI bertanggung jawab sepenuhnya atas kecelakaan dengan adanya asuransi dari PT Jasa Raharja, PT Jasa Raharja Putera dan apabila dari kedua asuransi masih belum mencukupi dalam masalah biaya, maka biaya menjadi tanggung jawab PT KAI melalui Keputusan Direksi tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang Kereta Api. (Muhammad Sofyan Rudi Santoso & Moch Najib Imanullah. 2009: 43)

Sama seperti pendapat Sofyan, artikel Arief, dkk juga menyimpulkan bahwa PT Kereta Api (Persero) bertanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban kecelakaan kereta api dan kerugian yang dialami oleh penumpang yang dilakukan oleh pihak penyelenggara kereta api. Disisi lain dalam keadaan tertentu PT Kereta Api (Persero) dapat dibebaskan dan tanggung jawab karena adanya kelalaian atau kesalahan penumpang itu sendiri serta adanya pembuktian bahwa pengangkut tidak mungkin mengambil semua tindakan untuk mencegah timbulnya kerugian tersebut. Dan PT Kereta Api wajib untuk mengasuransikan tanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengguna kereta api. Dalam hal ini PT KAI menunjuk PT Jasa Raharja sebagai penanggung jawab. (Arief Rachmad Hidayat, Hufron, Sri Setiadji. 2020: 153)

Berdasarkan paparan diatas, maka artikel ini mengkaji lebih dalam mengenai tanggung jawab PT KAI terkait keselamatan penumpang berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan SE. 14 Tahun 2020 tentang Pedoman dan Petunjuk Teknis Pengendalian Transportasi Perkeretaapian dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru untuk Mencegah Penyebaran *Corona Virus Disease 2019* (COVID-19) sebagai upaya pencegahan penularan COVID-19 dalam kereta api.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum empiris yang bersifat deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yang berfokus pada mengkaji peraturan perundang-undangan dan penerapan dalam pelaksanaan undang-undang tersebut dengan mendasarkan pada data yang dinyatakan responden secara lisan atau tulisan dan juga perilakunya nyata diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh (Soerjono Soekanto, 2014:250). Sumber bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer dan sekunder dengan teknik pengumpulan bahan hukum menggunakan studi kepustakaan dan studi lapangan atau observasi, yang selanjutnya dianalisis dengan teknik analisis data kualitatif dengan menggunakan, mengelompokkan, dan menyeleksi data yang diperoleh dari penelitian lapangan kemudian dikaitkan dengan asas-asas, teori, dan kaidah hukum yang diperoleh dari studi kepustakaan. (Sutopo, 2006: 113-116)

C. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Sebelum adanya pandemi COVID-19, adapun mekanisme perjalanan penumpang menggunakan kereta api berdasarkan UU Perkeretaapian. Ketika menggunakan kereta api, masyarakat sebagai calon penumpang diwajibkan harus mempunyai tiket sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan yang dilakukan antara pihak pengangkut yaitu PT KAI dengan calon penumpang. (Pasal 132 UU Perkeretaapian) Tiket inilah yang kemudian digunakan untuk melakukan perjalanan dengan kereta api. Pada saat waktu keberangkatan tiket wajib dibawa untuk memasuki loket pemeriksaan kereta dengan membawa kartu identitas seperti KTP, SIM atau sejenisnya.

Terkait mengenai tanggung jawab dari PT KAI sebagai pihak pengangkut atau penyelenggara transportasi, dalam BAB XI Angkutan Bagian Kedelapan Pasal 157 sampai dengan Pasal 159 UU Perkeretaapian yang berisi tentang Tanggung jawab Penyelenggara Sarana Perkeretaapian, menjelaskan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian bertanggung jawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka, atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati dan dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami.

Dalam menjalankan pengangkutan kereta api, pihak pengangkut pada umumnya menganut prinsip tanggung jawab karena kesalahan dan karena praduga. Undang-undang pengangkutan di Indonesia mewajibkan pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya dan dapat dibebaskan sebagian atau seluruhnya dari tanggung jawab apabila pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah. Undang-undang pengangkutan menentukan bahwa pengangkut bertanggung jawab terhadap segala kerugian yang ditimbulkan akibat kesalahan atau kelalaian pengangkut. Namun mengenai kerugian yang timbul akibat: keadaan memaksa (*force majeure*); cacat pada penumpang atau barang itu sendiri; dan kesalahan atau kelalaian penumpang atau pengirim, pihak pengangkut dibebaskan dari tanggung jawab membayar ganti kerugian.

Menurut Pasal 157 Undang-Undang Perkeretaapian dalam hal ini PT KAI mempunyai tanggung jawab kepada pengguna jasa yaitu penumpang, antara lain sebagai berikut:

- a. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggungjawab terhadap pengguna jasa yang mengalami kerugian, luka-luka atau meninggal dunia yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api;
- b. Tanggung jawab ini dimulai sejak pengguna jasa diangkut dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati;
- c. Tanggung jawab ini berupa ganti kerugian yang dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami;
- d. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian, luka-luka atau meninggalnya penumpang yang tidak disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.

Jadi dalam hal ini, pihak penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian sama-sama memiliki tanggung jawab untuk mengasuransikan tanggung jawabnya apabila tidak diasuransikan dikenai sanksi administratif berupa pembekuan izin operasi atau pencabutan izin operasi. Besarnya nilai pertanggungan paling sedikit harus sama dengan nilai ganti kerugian yang diberikan kepada pengguna jasa yang menderita kerugian sebagai akibat pengoperasian kereta api.

Akan tetapi setelah terjadi pandemic COVID-19 ini, terdapat beberapa kebijakan baru yang ditetapkan oleh pemerintah untuk mencegah penularan di stasiun maupun didalam kereta api. Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2020 tentang Pedoman dan Petunjuk Teknis Pengendalian Transportasi Perkeretaapian dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru untuk Mencegah Penyebaran *Corona Virus Disease 2019 (COVID-19)*, adapun hal-hal yang harus diperhatikan oleh calon penumpang terkait protokol kesehatan yang harus diterapkan dalam menggunakan transportasi kereta api dalam masa pandemi *COVID-19*, antara lain yaitu: menggunakan masker; mencuci tangan; menjaga jarak sesuai dengan tanda tempat duduk dan berdiri yang ada di stasiun dan di dalam kereta; menggunakan Face Shield dan Jas Pelindung (jaket atau pakaian lengan panjang); menunjukkan identitas diri (KTP atau tanda pengenal lainnya yang sah); menunjukkan surat keterangan uji tes PCR dengan hasil negatif yang berlaku 7 hari atau surat keterangan uji Rapid-Test dengan hasil non reaktif yang berlaku 3 hari pada saat keberangkatan; menunjukkan surat keterangan bebas gejala seperti influenza (influenza-like illness) yang dikeluarkan oleh Dokter Rumah Sakit/Puskesmas bagi daerah yang tidak memiliki fasilitas test PCR dan/atau Rapid-Test; mengunduh dan mengaktifkan aplikasi Peduli Lindungi pada perangkat telepon seluler.

Selain para penumpang, pihak pengangkut sebagai penyelenggara prasarana dan sarana perkeretaapian juga memiliki tanggung jawab yang harus dipenuhi terkait kebijakan baru mengenai protokol kesehatan, antara lain yaitu: menyediakan hand sanitizer dan fasilitas tempat cuci tangan di berbagai area di stasiun; menyediakan face shield bagi calon penumpang; menyediakan counter penjualan masker dengan harga terjangkau di stasiun; menyediakan fasilitas jaga jarak (1 meter) berupa tanda-tanda di stasiun dan di atas kereta; menyediakan aplikasi atau sistem nomor antrian agar para penumpang tidak antri berdesakan; menyediakan Ruang Isolasi apabila terdapat penumpang yang suhunya tidak normal; menyediakan tenaga medis dan tim emergency di stasiun dan/atau di setiap perjalanan kereta api; membersihkan fasilitas yang sering disentuh penumpang dengan disinfektan oleh petugas OTC (30 menit); petugas di stasiun harus dilengkapi dengan masker dan sarung tangan; petugas yang berhubungan langsung dengan masyarakat wajib memakai face shield; memisahkan penumpang di atas 50 tahun/lansia dengan penumpang lainnya; melakukan pengecekan suhu tubuh dan/atau kesehatan secara periodik untuk perjalanan dengan durasi lebih dari 3 jam; SOP Penanganan Darurat, apabila terdapat penumpang terpapar COVID-19; menurunkan penumpang di stasiun terdekat apabila terindikasi COVID-19; melakukan edukasi, sosialisasi dan simulasi SOP Protokol Kesehatan.

Pada tanggal 23 April 2020, PT Kereta Api Indonesia dan PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) telah menggelar simulasi penanganan keadaan darurat di dalam KRL antara Stasiun Depok Baru sampai dengan Stasiun Bogor, Wiwik Widayanti, Direktur Utama PT KCI menjelaskan bahwa SOP penanganan keadaan darurat ditengah pandemi COVID-19. Dengan dilakukannya simulasi

tanggap darurat ini, merupakan salah satu upaya operator penyelenggara perkeretaapian, yang dalam hal ini adalah PT KAI, untuk meningkatkan keselamatan perkeretaapian yang terencana, terstruktur, terukur dan terintegrasi, mencegah terjadinya insiden dan/ atau kecelakaan kereta api, dan menciptakan tempat dan lingkungan kerja SDM perkeretaapian yang selamat, aman, nyaman dan efisien, sebagaimana amanat dari Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian.

Sebagaimana yang terjadi dalam praktiknya di lapangan, tanggung jawab dari pihak pengangkutan kereta api terhadap keselamatan penumpang merupakan pertanggung jawaban yang pada dasarnya didasari dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Berdasarkan penelitian penulis, terdapat beberapa kendala dalam mekanisme penerapan kebijakan di lapangan, salah satu contohnya yaitu keaslian dokumen bebas COVID-19 atau hasil test swab/rapid antigen. Dalam beberapa kasus para calon penumpang membawa dokumen hasil test yang kadaluarsa, dan mengganti hasilnya serta memaksa masuk untuk melakukan perjalanan. Pengangkut dapat memberikan tindakan pencegahan serta dapat membuktikan penipuan penumpang terhadap hasil tes uji COVID-19.

Jika terbukti adanya pemalsuan hasil test, terdapat pengecualian untuk membebaskan pengangkut dari pertanggung jawaban. Dengan terbebasnya pihak pengangkut dari tanggung jawabnya dikarenakan adanya tindakan pencegahan dan dapat dibuktikannya pihak pengangkut dan terbukti bersalahnya pihak penumpang merupakan konsep dari teori pertanggung jawaban berdasarkan praduga (*presumption liability*). Ketika kerugian yang dialami penumpang dapat terpatahkan karena kesalahan penumpang maka pihak pengangkut terbebas dari penggantian ganti rugi sebagai bentuk tanggung jawab. Pada pelaksanaannya pun pihak PT KAI juga telah memberikan solusi bagi para calon penumpang yang ternyata hasil test rapid telah kadaluarsa dan tidak sempat untuk melakukan test ulang, yaitu dengan melakukan *refund* tiket dan dana akan dikembalikan 100%. Hal ini merupakan bukti salah satu bentuk tanggung jawab perdata yang dilakukan oleh pihak pengangkut.

Selanjutnya, apabila terdapat penumpang yang terpapar COVID-19 di dalam kereta terkait dengan ketentuan apakah ada biaya ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengangkut, belum ada peraturan yang mengatur mengenai ini. Menurut Rani Martini, selaku JM dari PT KAI DAOP 6 Jogjakarta, dari pihak pemerintah sendiri belum membuat peraturan mengenai adanya penularan COVID di dalam kereta api maupun selama perjalanan kereta dikarenakan belum adanya kasus yang mendasari dibuatnya suatu kebijakan baru tersebut. Dan selama ini pemerintah hanya melakukan upaya preventif atau pencegahan agar tidak terjadi penularan virus COVID-19 di dalam stasiun maupun di dalam kereta api. Ia juga berkata bahwa pihak PT KAI telah melakukan upaya SOP Penanganan Darurat sebagaimana yang telah diatur dalam Surat Edaran Menteri No. 14 Tahun 2020 jikalau ada penumpang yang terjangkit virus COVID-19 dalam perjalanan.

D. Simpulan

Berdasarkan pada penelitian yang telah dilakukan oleh penulis, bahwa merebaknya virus COVID-19 menyebabkan lahirnya beberapa kebijakan baru khususnya di bidang transportasi

kereta api. Dalam praktiknya, pihak pengangkut telah melakukan berbagai upaya pencegahan penularan COVID-19 di dalam kereta api sebagai bentuk tanggung jawab perdata yang dilakukan demi keselamatan penumpang selama melakukan perjalanan. Namun saat ini belum ada peraturan kebijakan mengenai, apakah pihak PT KAI bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi bagi penumpang yang tertular virus COVID-19 ketika melakukan perjalanan kereta api.

E. Saran

1. Kepada pihak pengangkutan kereta api atau dalam hal ini yaitu PT KAI DAOP 6 Yogyakarta untuk lebih menegatkan pemberlakuan protokol kesehatan di lingkungan stasiun yang menjadi daerah pengawasan serta lebih tegas menegur para penumpang yang melanggar ketentuan.
2. Kepada masyarakat sebagai calon penumpang, hendaklah selalu menerapkan protokol kesehatan serta selalu melengkapi segala persyaratan yang ditetapkan dalam menggunakan perjalanan menggunakan kereta api. Dan tak lupa untuk selalu mengikuti perkembangan ketentuan baru, karena menimbang terus adanya surat edaran baru yang berlaku sesuai situasi terkini dari pandemi COVID-19.

F. Daftar Pustaka

Buku

- Abdulkadir Muhammad. 1991. *Hukum Pengangkut Darat, Laut dan Udara*. Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti
- H.A.Abbas Salim. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Hans Kelsen. 2007. sebagaimana diterjemahkan oleh Somardi, *General Theory of law and State, Teori Umum Hukum dan Negara, Dasar-dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Deskriptif Empirik*. Jakarta: BEE Media Indonesia
- Rahayu Hartini. 2007. *Hukum Pengangkutan*. Malang: UPT Penerbitan Universitas Muhammadiyah Malang
- Soegijatno Tjakranegara. 2011. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta

Jurnal

- Ari Purnomo. 2015. "Tanggung jawab PT Jasa Raharja dan Perusahaan Pengangkutan PO Sumber Sejahtera terhadap Penumpang Korban Kecelakaan". *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*. Vol 3 No.1. Palu: Garba Rujukan Digital
- Arief Rachmad Hidayat, Hufron, Sri Setiadji. 2020. "Tanggung jawab PT Kereta Api (Persero) terhadap Penumpang yang Menjadi Korban Kecelakaan Kereta Api". *Jurnal Akrab Juara*. Vol 5 No.1. Pekanbaru: Yayasan Akrab Pekanbaru

- Filipa Fonseca, Sofia Pinto, Carlos Brito. 2010. "Service Quality and Customer Satisfaction in Public Transports". *International Journal for Quality Research*. Vol. 4, No. 2. Portugal: Quality Research
- Muhammad Sofyan Rudi Santoso dan Moch Najib Imanullah. 2009. "Tanggung jawab Keperdataan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Atas Kecelakaan yang Terjadi Saat Mengangkut Penumpang". *Privat Law* Vol. IV No. 2 Juli-Desember 2016. Surakarta: Bagian Keperdataan FH UNS
- Ortuzar, J. D & Wilumsen, L.G. 2011. "Modelling Transport". United Kingdom: WILEY, A John Wiley and Sons, Ltd., Publication Fourth Edition

Perundang-undangan

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2020 tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dalam Rangka Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19)

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian

Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2020 tentang Pedoman dan Petunjuk Teknis Pengendalian Transportasi Perkeretaapian dalam Masa Adaptasi Kebiasaan Baru untuk Mencegah Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-19)

Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2021 tentang Perpanjangan Pemberlakuan Petunjuk Pelaksanaan Perjalanan Orang dengan Transportasi Perkeretaapian pada Masa Pandemi *Corona Virus Disease* 2019 (COVID-2019)