

## **Urgensi Mekanisme Khusus dalam Penanganan Pelecehan Seksual di Transportasi Umum**

**Shaffira Aura Khanza<sup>1</sup>, Ai Permanasari<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Universitas Kristen Maranatha

shaffirakhnz@gmail.com<sup>1</sup>, aipermanasari@gmail.com<sup>2</sup>

### **ABSTRACT**

*Sexual harassment on public transportation is a form of gender-based violence that remains prevalent in Indonesia. Although various regulations exist, such as Law Number 12 of 2022 concerning Criminal Acts of Sexual Violence, their implementation remains ineffective in providing protection and a sense of security for victims, particularly women. This study aims to analyze the mechanisms for handling sexual harassment on public transportation, identify the obstacles faced, and formulate solutions to strengthen legal protection for victims. The research method used is normative juridical, with a legislative and conceptual approach. Data were obtained through a literature review of laws and regulations, academic literature, and actual cases such as the harassment case on the Commuter Line (KRL) and Tanah Abang Station. The results show that the handling of sexual harassment cases on public transportation is suboptimal due to the absence of standardized SOPs, lack of coordination between agencies, and minimal officer sensitivity to victims. Furthermore, social stigma and patriarchal culture remain major barriers for victims to report. This study recommends the establishment of a comprehensive legal mechanism, including the development of integrated standard operating procedures (SOPs), the establishment of rapid response units in public transportation, regular training for officers, and strengthening a secure reporting system. This is expected to create a safe, equal, and sexual violence-free public space.*

**Keywords:** *sexual harassment, public transportation, legal protection, reporting mechanisms*

### **ABSTRAK**

Pelecehan seksual di transportasi umum merupakan bentuk kekerasan berbasis gender yang masih sering terjadi di Indonesia. Meskipun telah terdapat berbagai peraturan, seperti Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual, implementasinya masih belum efektif dalam memberikan perlindungan dan rasa aman bagi korban, khususnya perempuan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis mekanisme penanganan pelecehan seksual di transportasi umum, mengidentifikasi hambatan yang dihadapi, serta merumuskan solusi untuk memperkuat perlindungan hukum bagi korban. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif, dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Data diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap peraturan perundang-undangan, literatur akademik, dan kasus aktual seperti kasus pelecehan di KRL dan Stasiun Tanah Abang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penanganan kasus pelecehan seksual di transportasi umum belum optimal akibat tidak adanya SOP yang terstandarisasi, kurangnya koordinasi antarinstansi, serta minimnya sensitivitas petugas terhadap korban. Selain itu, stigma sosial dan budaya patriarki masih menjadi hambatan utama bagi korban untuk melapor. Penelitian ini merekomendasikan pembentukan mekanisme hukum khusus yang komprehensif, meliputi penyusunan SOP terpadu, pembentukan unit respons cepat di transportasi umum, pelatihan rutin bagi petugas, dan

penguatan sistem pelaporan yang aman. Dengan demikian, diharapkan dapat tercipta ruang publik yang aman, setara, dan bebas dari kekerasan seksual.

**Kata Kunci:** pelecehan seksual, transportasi umum, perlindungan hukum, mekanisme pelaporan

## PENDAHULUAN

Transportasi umum di Indonesia terus berkembang pesat sebagai sarana mobilitas masyarakat. Namun, dalam aspek keamanan khususnya bagi perempuan masih jauh dari kata ideal (Marcheyla Sumera, 2013). Kejahatan kesusilaan (*moral offences*) dan pelecehan seksual (*sexual harassment*) bukan hanya masalah hukum nasional, tetapi juga masalah hukum global (Suci Wulandari, 2024). Berbagai bentuk pelecehan seksual di transportasi umum dapat mencakup pelecehan verbal, pelecehan fisik, eksploitasi seksual, pemerkosaan, atau penyebaran materi seksual tanpa izin. Hal tersebut tidak hanya mengganggu, tapi juga melanggar hak korban terutama perempuan untuk merasa aman di ruang publik. Kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi umum yang seharusnya menjadi ruang publik yang aman justru sering menjadi lokasi terjadinya kekerasan berbasis gender. Faktanya, hak atas rasa aman telah dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 serta Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual. Meskipun secara normatif sudah ada perlindungan hukum, realitas di lapangan menunjukkan pelecehan seksual di transportasi umum tetap sering terjadi.

Kenyamanan dan keamanan bagi seluruh pengguna moda transportasi publik haruslah ditingkatkan. Data dari survei Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA) menyebutkan bahwa 48,9% perempuan di Indonesia pernah mengalami pelecehan seksual di transportasi umum. Angka ini memperlihatkan tingginya kerentanan perempuan di ruang publik. Mayoritas korban pelecehan justru berpakaian tertutup, bahkan memakai hijab. Hal ini membuktikan bahwa pelecehan tidak berkaitan dengan cara berpakaian, melainkan dengan budaya patriarki dan lemahnya sistem perlindungan. Bagi Korban kejahatan seksual cenderung menimbulkan dampak negatif seperti depresi, merasa terhina, hilangnya rasa kepercayaan, trauma hingga gangguan jiwa. Dampak ini terjadi apabila korban tidak mendapatkan penanganan dan bantuan yang memadai. Tidak sedikit korban yang memilih diam karena takut, malu atau kesulitan di birokrasi pelaporan yang tidak membantu. Sudah sepatutnya korban pelecehan mendapatkan perlindungan serta perhatian baik melalui proses hukum maupun perhatian dari segi sosial serta lingkungan.

Kasus pelecehan seksual di Stasiun Tanah Abang pada 2 April 2025 maupun kasus seorang jurnalis perempuan di KRL pada 16 Juli 2024 menjadi gambaran nyata lemahnya mekanisme pelaporan dan penanganan pelecehan seksual di transportasi umum. Dalam kedua kasus tersebut, korban menghadapi birokrasi yang berbelit, penanganan yang tidak sigap, hingga penolakan laporan dengan alasan yang tidak relevan dengan substansi pelecehan. Hal ini menunjukkan belum adanya koordinasi jelas antara penyedia transportasi dan aparat penegak hukum, serta tidak adanya prosedur dalam menerima dan menindaklanjuti laporan korban. Proses pelaporan pelecehan seksual di transportasi umum pun hingga saat ini masih menghadapi

berbagai hambatan. Petugas di lapangan belum memiliki pedoman tetap dalam menindaklanjuti laporan, alur pelaporan cenderung berbelit, serta belum terdapat sistem pelaporan terpadu antara penyedia layanan transportasi dan aparat penegak hukum. Kondisi tersebut menyebabkan korban sering kali tidak memperoleh respons cepat dan perlindungan yang optimal di lokasi kejadian.

Saat ini, upaya Indonesia dalam mencegah pelecehan seksual di transportasi umum sebenarnya telah dilakukan, antara lain melalui penyediaan gerbong atau zona khusus wanita. Namun, langkah tersebut masih terbatas dan belum mampu mengatasi tingginya risiko pelecehan, terutama pada jam-jam sibuk ketika penumpang harus berdesakan. Kondisi tersebut meningkatkan potensi terjadinya pelecehan seksual (Fellycia Lauwtania, 1999). Kebijakan pemerintah menciptakan zona khusus perempuan, sudah menunjukkan perhatian terhadap isu keamanan di transportasi umum, namun sifatnya hanya sementara karena memisahkan ruang tanpa membenahi akar masalah, yaitu perilaku pelaku yang berulang akibat lemahnya pendidikan, pengawasan, dan penegakan hukum. Di sisi lain, pemerintah juga telah mengembangkan layanan panggilan darurat 112 yang dikelola oleh Kementerian Komunikasi dan Digital (KOMDIGI) yang berlaku secara nasional dan dapat digunakan untuk melaporkan berbagai situasi darurat, termasuk kekerasan terhadap perempuan. Meskipun demikian, efektivitas layanan ini masih menghadapi sejumlah kendala, seperti kurangnya sosialisasi dan koordinasi antarinstansi. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa mekanisme perlindungan bagi korban kekerasan di ruang publik masih perlu dievaluasi agar dapat memberikan respons yang cepat, empatik, dan terintegrasi. Di negara lain, seperti Jepang dan Inggris, sudah ada inisiatif berbasis teknologi yang mempermudah korban melapor secara cepat dan aman. Singapura juga memiliki mekanisme khusus dalam menangani pelaporan dan penanganan pelecehan seksual di transportasi umum dengan menciptakan tombol *emergency* disetiap gerbong kereta untuk memudahkan korban melapor. Hal ini menunjukkan adanya perbedaan keseriusan dalam membangun sistem perlindungan publik yang komprehensif.

Hingga kini, Indonesia belum terdapat regulasi sektoral yang secara khusus mengatur prosedur penanganan pelecehan seksual di moda transportasi umum. Meskipun Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual sudah ada, aturan tersebut belum memberikan pedoman teknis bagi penyedia layanan transportasi maupun aparat dalam menangani laporan pelecehan secara cepat dan berpihak pada korban. Namun demikian, sebagai negara yang telah meratifikasi *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women* (CEDAW) atau Konvensi mengenai Penghapusan Segala Bentuk Diskriminasi terhadap Perempuan, Indonesia berkewajiban menjamin perlindungan hak atas rasa aman dan bebas dari kekerasan bagi perempuan sebagaimana juga dijamin dalam pasal 29 Undang-undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang menyatakan bahwa "setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan hak miliknya". Adapun dalam Pasal 30 yang menyatakan bahwa, "setiap orang berhak atas rasa aman dan tentram serta perlindungan

terhadap ancaman kekuatan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu (Cindy Aprilia, 2023).

Ketiadaan mekanisme hukum sektoral khusus dalam penanganan pelecehan seksual di transportasi umum menunjukkan lemahnya implementasi perlindungan HAM dalam pelayanan publik. Meskipun Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual sudah mengatur ketentuan umum, regulasi tersebut belum memberikan pedoman teknis yang dapat dijadikan acuan bagi penyedia layanan transportasi maupun aparat penegak hukum dalam menindaklanjuti laporan korban secara cepat, efektif, dan berpihak pada korban. Kondisi ini menimbulkan *gap* antara norma hukum yang ada dengan realitas pelaksanaannya di lapangan. Namun demikian, sebagai negara pihak dalam *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW)*, Indonesia memiliki kewajiban internasional untuk menjamin rasa aman bagi perempuan di ruang publik. Oleh karena itu, penelitian ini penting dilakukan untuk menyoroti urgensi pembentukan mekanisme hukum sektoral dalam penanganan pelecehan seksual di transportasi umum, sehingga perlindungan terhadap hak perempuan tidak hanya berhenti pada tataran normatif, tetapi juga dapat diwujudkan secara nyata dalam praktik.

## METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode yuridis normatif (*normative legal research*) dengan beberapa pendekatan. Pertama, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yang menelaah ketentuan konstitusional dan peraturan perundang-undangan, antara lain Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, serta berbagai instrumen internasional seperti *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW)* yang telah diratifikasi oleh Indonesia. Kedua, pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang digunakan untuk mengkaji teori perlindungan hukum, konsep keadilan berbasis gender, dan urgensi pembentukan regulasi sektoral dalam konteks pelayanan publik. Ketiga, penelitian ini juga memanfaatkan pendekatan komparatif (*comparative approach*) dengan membandingkan mekanisme penanganan pelecehan seksual di transportasi umum di beberapa negara, seperti Jepang dan Inggris, yang telah mengembangkan sistem pelaporan berbasis teknologi dan prosedur perlindungan yang lebih berpihak pada korban. Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan nasional maupun internasional bahan hukum sekunder, berupa literatur, jurnal ilmiah, dan laporan lembaga seperti Komnas Perempuan dan Koalisi Ruang Publik Aman. Analisis dilakukan secara deskriptif-analitis, yaitu dengan menafsirkan dan menghubungkan norma hukum yang berlaku dengan realitas kasus pelecehan seksual di transportasi umum. Penalaran yang digunakan bersifat deduktif, yaitu

menarik kesimpulan dari ketentuan hukum yang bersifat umum untuk menjawab kebutuhan mekanisme hukum yang lebih spesifik.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### **Mekanisme penanganan pelecehan seksual di transportasi umum belum mampu memberikan perlindungan optimal bagi perempuan.**

Tindakan pelecehan seksual merupakan suatu tindakan yang sangat tercela, tidak manusiawi dan sangat bertentangan dengan ajaran agama serta melanggar norma-norma hukum yang ada (Rasji,2023). Korban pelecehan seksual, khususnya perempuan, merupakan pihak yang paling sering mengalami perlakuan tidak senonoh atau bentuk-bentuk pelecehan seksual lainnya. Hal tersebut menunjukkan masih kurangnya perlindungan terhadap perempuan, yang seharusnya mendapatkan rasa aman dan nyaman dalam menggunakan moda transportasi umum. Korban pelecehan seksual, khususnya perempuan, sering kali mengalami penderitaan baik secara fisik maupun psikologis akibat tindakan tersebut. Sehingga untuk mencegah sekaligus menangani kasus terhadap tindakan pelecehan seksual di transportasi umum dibutuhkan mekanisme untuk penanganannya, namun pada kenyataannya, masih menghadapi banyak kendala untuk mencegah, sehingga masih belum mampu memberikan perlindungan yang optimal untuk perempuan.

Secara normatif sudah ada beberapa undang undang dan peraturan UU yang berlaku, seperti Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual (UU TPKS), Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang perlindungan saksi dan korban, serta ketentuan konstitusional dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 yang menjamin setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, rasa aman, dan bebas dari ancaman. Di samping itu, terdapat juga UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia yang menegaskan kewajiban negara dalam melindungi warga dari kekerasan. Akan tetapi, adanya gap antara *law in the book* dengan *law in action*, dimana pelaksanaan perlindungan di lapangan tidak sejalan dengan yang tertuang dalam peraturan sehingga regulasi sektoral terkait penyelenggaraan transportasi belum terpenuhi.

Proses pelaporan pelecehan seksual di Indonesia masih menghadapi berbagai hambatan. Pertama, hambatan yang signifikan terdapat pada aspek birokrasi pelaporan yang hingga saat ini masih menjadi hambatan tersendiri. Proses pelaporan yang sering kali berbelit, lambat dan minim empati. Pelecehan seksual sering kali hanya dianggap kasus ringan atau kurang prioritas, sehingga korban menjadi kesulitan saat proses pelaporan. Kedua, sistem pelaporan dan perlindungan korban di ruang transportasi umum masih belum jelas. Hal ini tercermin dari belum tersedianya fasilitas pengaduan langsung, petugas keamanan khusus, atau sistem yang memudahkan korban melapor secara cepat tanpa harus melewati prosedur berbelit. Komnas Perempuan juga menyoroti bahwa banyak korban pelecehan seksual sering kali ragu melapor karena takut disalahkan, tidak dipercaya, atau khawatir akan viktimisasi. Hal ini mengindikasikan bahwa selain lemahnya sistem, masih ada faktor budaya dan stigma sosial yang memperburuk situasi korban.

Melihat berbagai hambatan tersebut, pemerintah sebenarnya telah berupaya memperkuat sistem pelaporan dengan mengembangkan layanan panggilan darurat 112 yang dikelola oleh Kementerian Komunikasi dan Digital (Komdigi). Layanan ini berlaku secara nasional dan dapat digunakan untuk berbagai laporan darurat, termasuk kekerasan terhadap perempuan. Namun, efektivitas layanan ini masih menghadapi sejumlah tantangan. Pertama, minimnya sosialisasi membuat banyak masyarakat belum mengetahui fungsi dan cakupan layanan 112, sehingga masih jarang dimanfaatkan untuk kasus pelecehan seksual. Kedua, keterbatasan koordinasi antarinstansi dan kapasitas operator menyebabkan laporan tidak selalu diteruskan secara cepat ke pihak berwenang, terutama dalam kasus yang memerlukan respons langsung seperti pelecehan di transportasi umum. Ketiga, tidak adanya pelatihan bagi petugas call center membuat korban kerap merasa tidak ditanggapi secara empatik. Keempat, kendala teknis dan infrastruktur, seperti jaringan yang tidak stabil di beberapa daerah, turut memengaruhi kecepatan dan efektivitas penanganan laporan (Fitria Shalza, 2024).

Dengan berbagai hambatan yang masih terjadi, dapat disimpulkan bahwa mekanisme pelaporan yang ada saat ini belum cukup responsif dan belum sepenuhnya berpihak pada korban. Oleh karena itu, penguatan mekanisme yang bersifat operasional dan kelembagaan menjadi penting agar solusi tidak hanya bergantung pada sistem digital semata. Mekanisme operasional mencakup penerapan SOP yang jelas bagi petugas lapangan, penyediaan ruang aman bagi korban, serta penempatan unit keamanan khusus di setiap moda transportasi dan juga melakukan kegiatan sosialisasi kepada masyarakat mengenai layanan call center 112 dan cara menggunakan layanan tersebut. Sementara itu, mekanisme kelembagaan meliputi koordinasi antarinstansi seperti PT KAI, Kementerian Perhubungan, Komdigi, dan kepolisian untuk memastikan adanya prosedur terpadu serta respons cepat di lokasi kejadian.

## **Penanganan Kasus Pelecehan Seksual yang Pernah Terjadi**

Salah satu kasus yang dapat menggambarkan kompleksitas penanganan pelecehan seksual di ruang publik adalah peristiwa yang terjadi yaitu kasus pelecehan seksual yang terjadi di Stasiun Tanah Abang pada 2 April 2025, korban mengalami pelecehan seksual di area eskalator stasiun ketika seorang pria di belakangnya menumpahkan cairan mani ke bagian belakang celananya tanpa disadari. Korban syok dan segera melaporkan kejadian tersebut kepada petugas stasiun, namun petugas tidak memberikan pertolongan maupun pendampingan langsung di lokasi melainkan diarahkan untuk pergi ke Stasiun Juanda apabila ingin melihat rekaman CCTV. Kondisi ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara kebijakan yang telah disiapkan PT KAI dengan implementasinya di lapangan. Secara kelembagaan, PT KAI sebenarnya telah menyediakan beberapa kanal pengaduan bagi korban pelecehan seksual, antara lain melalui *Contact Center* (121) yang dapat diakses secara nasional, serta kanal digital/WhatsApp Commuter Line untuk pelaporan awal. Selain itu, PT KAI juga menerapkan pemanfaatan rekaman CCTV untuk

identifikasi terduga pelaku dan kebijakan *blacklist* administratif sebagai bentuk pencegahan. Namun, implementasi kebijakan tersebut menghadapi berbagai hambatan, seperti respons petugas yang belum seragam, ketiadaan SOP yang terstandarisasi, dan birokrasi pelaporan yang berbelit. Kasus-kasus nyata seperti insiden Tanah Abang dan perekaman di KRL menunjukkan bahwa ketiadaan prosedur sektoral yang terintegrasi menyebabkan korban kerap mengalami reviktimisasi dan laporan tidak ditindaklanjuti secara efektif.

Kondisi ini menegaskan lemahnya sistem perlindungan korban di ruang transportasi umum. Dalam hal ini, pasal 67 UU No. 12 Tahun 2022 tentang TPKS telah menegaskan hak korban untuk mendapatkan akses informasi dan penanganan cepat tanpa hambatan. Situasi tersebut bertentangan dengan kewajiban negara yang telah dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 dan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang HAM untuk menjamin rasa aman dan perlindungan dari ancaman. Ketidadaan SOP khusus di internal PT KAI dan lemahnya koordinasi dengan aparat penegak hukum menunjukkan bahwa sistem perlindungan korban di transportasi umum masih bersifat *ad hoc* dan tidak terpadu. Kondisi ini berakibat pada hilangnya rasa aman korban sekaligus mengurangi efek jera terhadap pelaku.

Kasus pelecehan seksual di KRL pada 16 Juli 2024 semakin menegaskan adanya kesenjangan serius antara norma hukum dan implementasi. Kasus pelecehan seksual di KRL menimpa seorang jurnalis perempuan yang direkam diam-diam oleh seorang pria ketika berada dalam gerbong perjalanan Manggarai-Cikini. Setelah tiba di Stasiun Jakarta Kota, petugas keamanan mendapati dalam ponsel pelaku terdapat tujuh video korban beserta sejumlah rekaman perempuan lain. Korban kemudian mencoba melapor ke kepolisian, namun prosesnya berbelit dari Polsek Taman Sari, Menteng, Tebet, hingga Polres Jakarta Selatan, dan akhirnya laporan ditolak dengan alasan tidak ada unsur pidana karena dianggap tidak ada paksaan fisik maupun bagian tubuh intim yang terekspos. Aparat bahkan sempat mengeluarkan komentar merendahkan terhadap korban, sementara penyelesaian kasus hanya berakhir pada pernyataan maaf tertulis dari pelaku.

Tindakan pelaku berupa perekaman secara diam-diam seharusnya dapat Pasal 5 dan Pasal 14 UU No. 12 Tahun 2022 tentang TPKS yang secara tegas mengkategorikan tindakan mengambil foto atau merekam tubuh seseorang tanpa persetujuan sebagai pelecehan seksual non-fisik. Namun, penolakan laporan oleh aparat dengan alasan tidak terdapat unsur paksaan fisik maupun bagian tubuh intim yang terekspos. Alasan ini menunjukkan kekeliruan dalam penafsiran hukum serta kegagalan menerapkan prinsip *victim oriented approach* yang menjadi dasar lahirnya UU TPKS, dimana aparat seharusnya memprioritaskan perlindungan korban, bukan sekadar membuktikan unsur pidana secara sempit. Bahkan, komentar merendahkan dari aparat memperlihatkan masih kuatnya bias gender dalam proses hukum. Ketika pelaku hanya diminta membuat pernyataan maaf tanpa sanksi pidana, maka hal ini bukan hanya gagal memberikan keadilan bagi korban, tetapi juga melemahkan fungsi hukum sebagai sarana pencegahan dan efek jera. Hal ini menimbulkan implikasi yuridis berupa pelanggaran kewajiban negara dalam memberikan perlindungan

terhadap korban sebagaimana dijamin Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 dan Pasal 9 ayat (2) UU Nomor 39 Tahun 1999 tentang HAM. Dengan demikian, kasus ini tidak hanya mencerminkan lemahnya mekanisme teknis pelaporan, tetapi juga mengindikasikan adanya *state failure* dalam memenuhi prinsip *due diligence* menurut instrumen HAM internasional, khususnya CEDAW, yang telah diratifikasi Indonesia.

## **Urgensi pembentukan mekanisme khusus dalam penanganan pelecehan seksual di transportasi umum untuk menjamin perlindungan hak perempuan.**

Apabila ditinjau dari kerangka hukum yang ada, perlindungan terhadap korban pelecehan seksual sebenarnya sudah dijamin oleh konstitusi dan instrumen HAM. Pasal 28G UUD 1945 menegaskan hak setiap orang atas rasa aman dan bebas dari ancaman, sementara UU No. 39 Tahun 1999 tentang HAM juga menekankan kewajiban negara untuk melindungi kelompok rentan, termasuk perempuan. Artinya, negara punya tanggung jawab konstitusional untuk memastikan, menikmati dan memperoleh perlindungan hak asasi manusia serta kebebasan asasi di segala bidang perempuan, termasuk di transportasi umum.

## **Kelemahan dan Keterbatasan Mekanisme Perlindungan di Indonesia**

Jika dilihat dari kondisi saat ini, mekanisme penanganan pelecehan seksual di transportasi umum masih jauh dari kata optimal. Prosedur pelaporan yang berbelit, koordinasi antar lembaga yang lemah, serta minimnya kapasitas aparat maupun petugas transportasi menunjukkan adanya kesenjangan antara jaminan hak dasar yang dijamin konstitusi dengan realita di lapangan. Jika dikaitkan dengan prinsip dasar hukum, hak untuk merasa aman dan bebas dari perlakuan diskriminatif merupakan bagian dari hak konstitusional sekaligus hak asasi manusia yang wajib dijamin oleh negara. Dari sisi sosial, budaya patriarki dan stigma negatif terhadap korban membuat banyak korban terutama perempuan memilih untuk diam daripada melapor.

Jika ditelaah lebih dalam, lemahnya mekanisme perlindungan di transportasi umum tidak hanya bersumber dari aspek hukum, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor sosial dan kelembagaan. Dari sisi sosial, budaya patriarki dan stigma terhadap korban pelecehan membuat banyak perempuan memilih untuk diam. Pelecehan seksual pada dasarnya merupakan penyalahgunaan relasi antara laki-laki dan perempuan yang merugikan perempuan, karena martabatnya direndahkan dan stigma negatif masyarakat terhadap korban semakin menguat (Nizar Agung Kurniawan, 2024).

Dari aspek kelembagaan, belum adanya standar operasional prosedur (SOP) terpadu, minimnya pelatihan aparat maupun pegawai transportasi, serta lemahnya koordinasi antarinstansi menyebabkan perlindungan tidak berjalan efektif. Hal ini berimplikasi pada hilangnya hak korban untuk memperoleh rasa aman. Kondisi ini jelas bertentangan dengan kewajiban negara sebagaimana diamanatkan konstitusi dan instrumen HAM nasional. Dalam teori hukum, negara seharusnya menjalankan prinsip *due diligence*, yaitu kewajiban untuk mencegah, melindungi, dan menindak setiap bentuk kekerasan, khususnya terhadap kelompok rentan seperti perempuan.

Prinsip ini juga ditegaskan dalam instrumen internasional seperti Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW), yang mengharuskan negara mengambil langkah efektif agar perempuan terbebas dari kekerasan. Jika mekanisme yang ada masih berbelit, tidak terpandu, dan tidak berpihak pada korban, maka perlindungan yang dijanjikan oleh undang-undang hanya akan berhenti pada teks hukum semata.

Meskipun sejumlah kanal pelaporan telah disediakan, mekanisme tersebut belum dirancang secara khusus untuk menangani kasus pelecehan seksual. Layanan seperti Contact Center 121 pada PT KAI masih mencakup berbagai keluhan umum terkait layanan transportasi, sehingga penanganan laporan pelecehan sering kali tidak mendapat prioritas atau tindak lanjut yang sensitif terhadap korban. Hal serupa juga terjadi pada layanan darurat 112, yang sebenarnya dapat diakses secara nasional namun belum banyak diketahui publik sebagai saluran pelaporan pelecehan seksual. Oleh karena itu, Indonesia memerlukan mekanisme khusus yang berdiri sendiri dalam menangani pelecehan seksual di transportasi umum, agar proses pelaporan dan penanganan dapat dilakukan secara lebih fokus, terarah, dan berpihak pada korban karena tindak pelecehan seksual memerlukan penanganan yang mengutamakan pendekatan terhadap korban, agar proses hukum dapat berjalan dengan cepat dan menyeluruh.

Upaya untuk memperkuat perlindungan terhadap korban, diperlukan pula mekanisme penanganan non-digital yang bersifat langsung di lapangan. Mekanisme ini dapat berupa penyusunan SOP penanganan korban di lokasi kejadian, yang mengatur langkah-langkah petugas sejak menerima laporan, mengamankan korban dari pelaku, hingga menghubungkannya dengan pendamping hukum maupun psikologis. Selain itu, pelatihan berkala bagi petugas keamanan, customer service, dan frontliner di stasiun atau halte perlu dilakukan agar mereka memiliki kemampuan respons cepat dan empatik terhadap korban. PT KAI juga dapat membentuk Unit Respons Cepat yang berkoordinasi langsung dengan kepolisian dan lembaga perlindungan korban untuk memastikan tindak lanjut yang seragam di setiap wilayah. Dengan adanya mekanisme seperti ini, sistem perlindungan tidak hanya bertumpu pada layanan digital seperti contact center atau media sosial, tetapi juga hadir secara nyata melalui tindakan preventif dan responsif di lapangan.

Keterbatasan mekanisme hukum di Indonesia juga tercermin dari kebijakan yang selama ini lebih menitikberatkan pada penyediaan zona khusus wanita di moda transportasi. Kebijakan ini memang menunjukkan adanya perhatian pemerintah terhadap isu pelecehan seksual, tetapi masih bersifat simbolik dan belum menyentuh akar persoalan. Survei dengan total responden sebanyak 62.224 orang dari berbagai usia, tingkat pendidikan, gender, identitas, dan tersebar di seluruh provinsi di Indonesia ini menunjukkan bahwa 48,9% perempuan pernah mengalami pelecehan seksual di transportasi umum (Permata Adinda, 2025). Fakta ini memperlihatkan bahwa kebijakan yang ada belum mampu menekan angka kejadian pelecehan secara signifikan.

Jika dibandingkan dengan praktik di negara lain seperti Jepang dan Inggris, terlihat bahwa mekanisme khusus yang sederhana, terintegrasi, dan berbasis teknologi dan adanya penanganan khusus untuk pelecehan seksual dapat mendorong korban lebih berani melapor sekaligus mempercepat tindak lanjut aparat. Jepang melalui aplikasi *Digi Police* dan Inggris dengan aplikasi *Railway Guardian* menunjukkan bagaimana inovasi digital, koordinasi kelembagaan, serta dukungan sosial dapat menciptakan sistem perlindungan yang ramah korban. Hal ini menegaskan bahwa pembentukan mekanisme baru di Indonesia bukan hanya merupakan opsi, melainkan kebutuhan mendesak. Mekanisme yang terintegrasi, jelas, dan berpihak pada korban diperlukan agar hukum tidak berhenti sebagai teks normatif, melainkan benar-benar hadir sebagai sarana perlindungan dan pencegahan dalam kehidupan sehari-hari.

## **Urgensi Pembentukan Mekanisme Khusus dan Perbandingan Internasional**

Perlindungan hukum adalah menanamkan rasa aman di dalam masyarakat, baik secara fisik maupun emosional, terhadap berbagai gangguan dan ancaman yang mungkin timbul dari entitas manapun. Pelaksanaan hukum yang berkaitan dengan kekerasan seksual harus menjadi perhatian pertama dari aparat penegak hukum. Oleh karena itu, mekanisme baru dibutuhkan agar lebih terintegrasi dan berorientasi pada perlindungan korban. Mekanisme ini dapat berupa aplikasi pelaporan cepat yang terhubung langsung dengan petugas keamanan, kepolisian, dan layanan pendampingan psikologis maupun hukum. Selain itu, perlu dibentuk unit layanan khusus di stasiun besar dengan petugas terlatih untuk menangani laporan pelecehan secara cepat dan sensitif. Penerapan SOP sektoral yang melibatkan PT KAI, kepolisian, dan lembaga pendamping korban juga penting agar setiap laporan ditangani dengan prosedur yang seragam dan transparan. Dengan adanya mekanisme tersebut, penanganan kasus pelecehan di transportasi umum diharapkan tidak hanya bersifat reaktif, tetapi juga preventif dan berorientasi pada pemulihan korban.

Mekanisme baru tidak hanya sekedar regulasi tambahan, tetapi harus bersifat terintegrasi dan ramah korban, sehingga mampu memberikan rasa aman dan perlindungan sejak korban berada di lokasi kejadian hingga proses tindak lanjut. Urgensi tersebut mencakup penyediaan sistem pelaporan berbasis teknologi, layanan pendampingan psikologis dan hukum, serta koordinasi yang lebih jelas antara aparat penegak hukum, operator transportasi, dan lembaga perlindungan korban. Urgensi ini juga dapat diperkuat dengan mengacu pada praktik internasional yang telah berhasil diterapkan.

Salah satu contohnya yaitu Jepang, melalui Kepolisian Metropolitan Tokyo meluncurkan aplikasi *Digi Police* yang memungkinkan korban melapor cepat dan aman, bahkan menampilkan pesan tegas seperti "*Berhenti! Anda sedang dilaporkan sebagai pelaku pelecehan*" untuk ditunjukkan diam-diam kepada pelaku. Aplikasi ini juga dilengkapi suara peringatan, peta kantor polisi terdekat, deteksi lokasi korban, dan akses cepat ke bantuan darurat. Sejak dirilis, *Digi Police* telah diunduh lebih dari

237.000 kali, mencerminkan komitmen serius aparat Jepang dalam menjamin keamanan publik dan memberdayakan korban.

Di Inggris, untuk mencegah pelecehan seksual di transportasi umum adalah melalui aplikasi *Railway Guardian*. Aplikasi ini dikembangkan oleh *British Transport Police* (BTP) sebagai sarana pelaporan cepat, bahkan anonim pengguna dapat mengirim laporan disertai foto atau deskripsi kejadian. Selain itu, aplikasi ini juga menyediakan fitur pelacakan lokasi, informasi keselamatan, serta panduan praktis bagi korban. Bahkan pemerintah bahkan menginisiasi kampanye "*Report It to Stop It*" yang memungkinkan penumpang melapor melalui pesan singkat dan laporan tersebut langsung terhubung dengan petugas yang dapat mengecek rekaman CCTV dan menindak pelaku di tempat serta meningkatkan kehadiran polisi, pelatihan staff, dan dukungan untuk korban. Sejak 2013, laporan pelecehan meningkat dua kali lipat menjadi lebih dari 2.000 laporan, mencerminkan meningkatnya kesadaran korban untuk melapor. Saat ini, fokus *Transport for London* bergeser dari sekadar mendorong korban berani melapor menuju penanganan langsung terhadap pelaku. Inovasi ini bertujuan untuk memberikan rasa aman dan mendorong masyarakat agar lebih proaktif dalam melawan pelecehan di ruang publik, sekaligus membantu pihak berwenang merespons laporan dengan lebih cepat dan efisien.

Selain Jepang dan Inggris, Singapura juga menjadi contoh negara yang berhasil membangun sistem penanganan pelecehan seksual di transportasi umum secara terintegrasi. Pemerintah Singapura melalui Public Transport Security Command (TransCom), yaitu divisi khusus di bawah Singapore Police Force, bertanggung jawab langsung dalam menjaga keamanan di moda transportasi publik seperti MRT dan bus. Petugas TransCom secara rutin melakukan patroli, baik berseragam maupun berpakaian sipil, untuk mencegah tindak kejahatan dan merespons laporan pelecehan di tempat kejadian. Sistem ini dilengkapi dengan Emergency Communication Button (ECB) di setiap gerbong MRT yang memungkinkan penumpang melapor langsung kepada petugas tanpa harus meninggalkan lokasi. Selain itu, TransCom juga bekerja sama dengan operator transportasi seperti SMRT dan SBS Transit yaitu dua operator transportasi utama di Singapura yang berperan aktif dalam sistem keamanan transportasi umum. seperti memantau rekaman CCTV, menahan pelaku, serta memberikan pelatihan kepada staf transportasi publik agar mampu menangani korban secara cepat dan empatik. Melalui kampanye publik seperti "*Molestation is a Crime*" dan "*Report It to Stop It*", Singapura menegaskan komitmennya terhadap perlindungan penumpang dari pelecehan seksual di ruang publik. Model ini menunjukkan pentingnya pembentukan unit khusus penanganan keamanan transportasi di Indonesia, agar penanganan pelecehan seksual tidak bercampur dengan kanal pengaduan umum dan dapat dilakukan secara lebih fokus serta terkoordinasi.

## KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan, dapat disimpulkan bahwa mekanisme penanganan pelecehan seksual di transportasi umum belum berjalan efektif, meskipun sudah

terdapat payung hukum seperti UU Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual. Masih terdapat kesenjangan antara aturan yang berlaku dan pelaksanaannya di lapangan, sehingga hak korban atas rasa aman dan keadilan belum sepenuhnya terpenuhi. Hambatan utama dalam penanganan kasus seperti belum adanya SOP yang jelas, birokrasi pelaporan yang rumit, minimnya koordinasi antarinstansi, serta rendahnya sensitivitas petugas terhadap korban. Selain itu, stigma sosial dan budaya patriarki juga membuat korban enggan melapor, sehingga banyak kasus tidak tercatat.

Dari sisi implementasi, kasus-kasus seperti pelecehan di Stasiun Tanah Abang (2025) dan kasus perekaman di KRL (2024) memperlihatkan bahwa meskipun PT KAI telah memiliki kanal pelaporan seperti Contact Center 121, mekanisme tersebut belum efektif karena tidak dilengkapi dengan SOP yang terstandarisasi dan sistem tindak lanjut yang sensitif terhadap korban. Sementara itu, layanan darurat 112 yang disediakan pemerintah juga belum maksimal karena minim sosialisasi, lemahnya koordinasi, dan kurangnya pemahaman petugas dalam menangani korban kekerasan seksual.

Oleh karena itu, diperlukan pembentukan mekanisme hukum khusus dalam penanganan pelecehan seksual di transportasi umum yang bersifat komprehensif, terpadu, dan berpihak pada korban. Mekanisme tersebut perlu memuat:

1. Standar Operasional Prosedur (SOP) yang jelas bagi petugas transportasi dan aparat penegak hukum.
2. Unit respons cepat di setiap moda transportasi yang bekerja sama dengan kepolisian dan lembaga perlindungan korban.
3. Pelatihan berkala bagi petugas agar memiliki empati dan pemahaman gender sensitivity.
4. Integrasi sistem pelaporan digital dan non-digital agar korban dapat melapor dengan mudah, aman, dan cepat.

Dengan demikian, pembentukan mekanisme hukum khusus ini bukan hanya untuk memperkuat implementasi UU Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual, tetapi juga merupakan bentuk nyata pemenuhan kewajiban negara dalam menjamin hak perempuan atas rasa aman sebagaimana dijamin oleh UUD 1945, UU HAM Nomor 39 Tahun 1999, serta CEDAW. Adanya sistem perlindungan yang responsif dan berpihak pada korban diharapkan dapat menekan angka pelecehan seksual di transportasi umum dan mewujudkan ruang publik yang aman, setara, serta berkeadilan bagi seluruh masyarakat.

## DAFTAR PUSTAKA

### Jurnal

- Adidaya, Montisa Mariana. (2020). "Penegakan Hukum terhadap Pelaku Pelecehan Seksual yang Dilakukan Pengemudi Ojek Online terhadap Penumpang". *Hukum Responsif*, 11(2).
- Afiyanti, Safira Putri, (2023). "Pandangan Pengguna Moda Transportasi Umum Terhadap Pelecehan Seksual (Studi tentang Pengguna KRL)". [Skripsi, Universitas Nasional].
- Aprilia, Cindy. (2023). "Pelecehan Seksual terhadap Perempuan di Moda transportasi Umum (Studi di KAI Daop Yogyakarta)". *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 29(2).
- Az-Zahra, Nazwa Fatimah. (2025). "Perlindungan Hukum Kekerasan Seksual: Studi Perbandingan Pelaksanaan Putusan Pidana di Indonesia, Korea Selatan dan Singapura". *Jurnal Hukum dan Kewarganegaraan*, 11(6).
- Kurniawan, Nizar Agung. (2024). "Perlindungan Hak Asasi Manusia terhadap Perempuan Korban Perlindungan Hak Asasi Manusia terhadap Perempuan Korban Kekerasan seksual". *Jurnal Kajian Strategik Ketahanan Nasional*, 7(2).
- Lauwtania, Fellycia. (2021). "Perlindungan Hukum terhadap Pengguna Jasa Perkeretaapian Terkait dengan Pelecehan Seksual yang Terjadi di atas Kereta Api Dikaji oleh Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Studi Kasus PT Kereta Api Indonesia)". *Binamulia Hukum*, 10(1).
- Maulana, Andis., Teni Listiani., Hendrikus T. Gedeona. (2024). "Evaluasi Layanan Panggilan Darurat: Implementasi Call Center 112 di Kabupaten Purwakarta". *Jurnal Media Administrasi Terapan*, 5(1).
- Rasji., Maria Franciska Limanto., Margaretha Putri Setiadi. (2023). "Penanganan Pelecehan seksual di KRL oleh penumpang KRL berdasarkan UU No.12 Tahun 2022". *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(19).
- Siahaan, Sahala MPH. (2025). "Tindak Pidana Pelecehan Seksual yang Terjadi di Transportasi Umum Berdasarkan UU no 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual". *Jurnal Globalisasi Hukum*, 2(1).
- Sumera, Marcheyla. (2013). "Perbuatan Kekerasan/Pelecehan Seksual terhadap Perempuan". *Lex et Societatis*, 1(2).
- Umasugi, Rianda Triaditya. (n.d.). "Efektivitas Kampanye Anti Pelecehan Seksual terhadap Tingkat Kesadaran Pengguna Angkutan Umum PT Transportasi Jakarta (Survei di Lingkungan Komunitas Busway Fans Club). [Thesis, Universitas Kristen Indonesia].
- Wulandari, Suci. (2024). "Perlindungan Hukum terhadap Perempuan Korban Pelecehan seksual di Sarana Transportasi Umum". *Jurnal Humani*, 1(1).

### Rujukan Internet

- Heriani, Fitri Novia. (n.d.). "Warning dari KAI bagi Pelaku Pelecehan Seksual di Kereta Api". *Hukumonline.com*. <https://www.hukumonline.com/berita/a/warning-dari-kai-bagi-pelaku-pelecehan-seksual-di-kereta-api-lt62b2c0df3de6a/> , diakses pada tanggal 2 November 2025.

- Adinda, Permata. (n.d.). "Bersama Menghapuskan Pelecehan seksual di Transportasi Umum". *Asumsi.co*. <https://asumsi.co/post/58634/bersama-menghapuskan-pelecehan-seksual-di-transportasi-umum>, diakses 24 Juli 2025.
- Anonim. (n.d.). "Cara Laporkan Pelecehan Seksual di Kereta Api". *Tempo*. <https://www.tempo.co/hukum/cara-laporkan-pelecehan-seksual-di-kereta-api-1885520>, diakses pada tanggal 2 November 2025.
- Anonim. (n.d.). "Catatan Komnas Perempuan 33 Tahun Ratifikasi Konvensi CEDAW di Indonesia: "Implementasikan CEDAW dalam Pemenuhan Hak Perempuan Korban Kekerasan". *Komnas Perempuan*. <https://komnasperempuan.go.id/siaran-pers-detail/siaran-pers-komnas-perempuan-catatan-komnas-perempuan-33-tahun-ratifikasi-konvensi-cedaw-di-indonesia>, diakses pada tanggal 29 Agustus 2025.
- Anonim. (n.d.). "Get to Know the Platform behind the Railway Guardian". *Imabi.com*. <https://www.imabi.com/blog/get-to-know-the-platform-behind-the-railway-guardian-app>, diakses pada tanggal 1 September 2025.
- Greater London Authority. (n.d.). "Sexual Harassment on the Tube/'Report It to Stop It' Campaign." *London Assembly*. <https://www.london.gov.uk/who-we-are/what-london-assembly-does/questions-mayor/find-an-answer/sexual-harassment-tubereport-it-stop-it-campaign>, diakses 1 September 2025.
- Harianto, Muhammad. (n.d.). "KAI "blacklist" pelaku pelecehan seksual di Stasiun Tanah Abang". *Antaranews.com*. <https://www.antaranews.com/berita/4760357/kai-blacklist-pelaku-pelecehan-seksual-di-stasiun-tanah-abang>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2025.
- ICJR dan INFID. (n.d.). "Analisis Tantangan Implementasi dan Kebutuhan Operasionalisasi Undang-Undang Tindak Pidana Kekerasan seksual". <https://icjr.or.id/wp-content/uploads/2022/12/ID-Analisis-Tantangan-Implementasi-dan-Kebutuhan-Operasionalisasi-1.pdf>, diakses pada tanggal 1 september 2025.
- Pasha, Afifah Cinthia. (n.d.). "Keren, Jepang Andalkan Aplikasi Ini untuk Melawan Pelecehan di Tempat Umum". *Liputan6.com*. <https://www.liputan6.com/hot/read/3978243/keren-jepang-andalkan-aplikasi-ini-untuk-lawan-pelecehan-di-tempat-umum?page=3>, diakses pada tanggal 26 Agustus 2025.
- Quamila, Nadya. (n.d.). "Viral Jurnalis Perempuan Alami Pelecehan di KRL, Bikin Laporan tapi Ditolak Polisi". *Beautynesia.id*. <https://www.beautynesia.id/life/viral-jurnalis-perempuan-alami-pelecehan-di-krl-bikin-laporan-tapi-ditolak-polisi/b-292270/2> diakses pada tanggal 1 September 2025.
- Refleksi 35 Tahun Ratifikasi Konvensi CEDAW di Indonesia. (n.d.). "Merawat Bangsa dengan Memperkuat Komitmen Bersama Menjalankan Mandat CEDAW untuk menjamin HAM Perempuan di Indonesia". *Komnasperempuan.go.id*. <https://komnasperempuan.go.id/siaran-pers-detail/siaran-pers-komnas->

[perempuan-refleksi-35-tahun-ratifikasi-konvensi-cedaw-di-indonesia-jakarta-24-juli-2019](#), diakses 3 September 2025.

Tim Hukum Online(n.d.). "Perlindungan HAM dalam Pasal 28A sampai 28J UUD 1945". *Hukumonline.com*. <https://www.hukumonline.com/berita/a/pasal-28a-sampai-28j-uud-1945-lt642a9cb7df172/?page=all>, diakses pada tanggal 27 Agustus 2025.

**Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Dasar 1945.

Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Undang-undang (UU) Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang Undang Nomor 13 Tahun 2006 Tentang Perlindungan Saksi dan Korban.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan seksual.