

**ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM
ANGKUTAN UMUM**



SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Menempuh Ujian Sarjana Hukum**

Oleh

LIA KURNIA RIZKI

50 2011 240

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM**

2015

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN

**Judul Skripsi : ANALISIS TINDAK PIDANA KEJAHATAN DALAM
ANGKUTAN UMUM**



Nama : Lia Kurnia Rizki
Nim : 50 2011 240
Program Studi : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Hukum Pidana

Pembimbing,

Luil Maknun, SH., MH

Palembang, April 2015

PERSETUJUAN OLEH TIM PENGUJI:

Ketua : Hj. Nursimah, SE., SH., MH

Anggota : 1. H. Samsulhadi, SH., MH

2. Helwan Kastr, SH., MH

DISAHKAN OLEH
DEKAN FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG

Dr. Hj. SRI SUATMIATI, SH, M.Hum
NBM/NIDN : 791348/0006046009

MOTTO :

“Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Maka apabila kamu Telah selesai (dari sesuatu urusan), kerjakanlah dengan sungguh-sungguh (urusan) yang lain. Dan Hanya kepada Tuhanmulah hendaknya kamu berharap.”

(Q.S. Al-Insyirah : 6-8)

Ku persembahkan kepada :

- *Ayahanda dan Ibunda tercinta*
- *Saudara-Saudaraku*
- *Seseorang yang kelak akan mendampingiku.*
- *Sahabat-sahabat terhaikku*
- *Almamaterku*

JUDUL SKRIPSI : ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM
ANGKUTAN UMUM

Penulis,

LIA KURNIA RIZKI

Pembimbing

LUIL MAKNUN, SH. MH

ABSTRAK

Yang menjadi permasalahan dalam skripsi ini adalah :

1. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum ?
2. Bagaimanakah proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum ?

Selaras dengan tujuan yang bermaksud untuk mengetahui Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum dan proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum, maka jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang bersifat deskriptif (menggambarkan), oleh karenanya tidak bermaksud untuk menguji hipotesa.

Teknik pengumpulan data dititikberatkan kepada penelitian kepustakaan dengan cara mengumpulkan data primer dan data sekunder yang telah diperoleh selanjutnya diolah secara kualitatif yang hasilnya disajikan secara deskriptif, pada tahap akhir akan dilakukan penarikan kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum ialah faktor yang ada pada diri manusia itu sendiri yaitu faktor endogen (dorongan dari dalam dirinya sendiri) dimana pendapat dan fanatis yang berlebihan dan faktor eksogen (tercipta dari luar dirinya sendiri) seperti kesenjangan sosial, kesenjangan ekonomi, kurangnya ilmu pengetahuan, dan lemahnya iman.
2. Proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum dengan dilakukannya pembenahan yang lebih optimal dengan cara : Melakukan patroli rutin di setiap titik rawan kejahatan, Melakukan seleksi yang ketat terhadap sopir angkot, Sosialisasi kepada masyarakat dalam menggunakan angkutan umum, Diberikannya sanksi yang tegas kepada pelaku kejahatan dalam angkutan umum.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, serta shalawat dan salam kepada junjungan kita Nabi besar Muhammad SAW, beserta keluarganya dan para sahabat, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul : “ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN UMUM”.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih banyak kekurangan, kekeliruan dan kekhilafan semua ini karena penulis adalah sebagai manusiabiaya yang tak luput dari kesalahan dan banyak kakurangan, akan tetapi berkat adanya bantuan dan bimbingan serta dorongan dari berbagai pihak, akhirnya kesukaran dan kesulitan tersebut dapat dilampaui, oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Bapak H.M. Idris, SE. M.Si selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Palembang.
2. Ibu Sri Suatmiati, SH. M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
3. Bapak/Ibu Wakil Dekan I, II, III, IV Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
4. Ibu Luil Maknun, SH. MH, selaku Ketua Bagian Hukum Pidana pada Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang, dan sekaligus selaku Pembimbing Skripsi yang telah banyak memberikan petunjuk-

petunjuk dan arahan-arahan dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini serta selaku Pembimbing Akademik.

5. Yth. Ibu Heny Marlina, SH. MH, selaku Penasehat Akademik penulis.
6. Bapak dan Ibu Dosen serta Karyawan dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palembang.
7. Ayahanda dan Ibunda serta seluruh keluarga yang telah banyak memotivasi penulis untuk meraih gelar kesarjanaan ini.
8. Saudara-saudaraku yang memberikan semangat serta motifasi dalam penyelesaian penulisan skripsi ini.
9. Teman-temanku yang telah banyak membantu dalam penyelesaian skripsi ini.

Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang membacanya, untuk itu penulis mohon kritik dan saran yang sifatnya membangun demi kesempurnaan di dalam penulisan skripsi ini sehingga nantinya skripsi ini dapat berguna bagi semua pihak.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Palembang, 2015

Penulis

LIA KURNIA RIZKI

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN UNTUK UJIAN KOMPREHENSIF	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Ruang Lingkup dan Tujuan.....	11
D. Metodologi Penelitian	12
E. Sistematika Penulisan	14
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	15
A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana	15
B. Tinjauan Umum Mengenai Angkutan Umum	22
C. Faktor-Faktor Penegakan Hukum	30
BAB III PEMBAHASAN.....	37
A. Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kejahatan Dalam Angkutan Umum.....	37
B. Proses Penegakan Hukum Terhadap Kejahatan Dalam Angkutan Umum	46

BAB IV PENUTUP.....	56
A. Kesimpulan.....	56
B. Saran.....	57

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Dewasa ini perkembangan dunia perbankan semakin pesat dan modern baik dari segi tindak pidana merupakan suatu dasar yang pokok dalam menjatuhkan pidana pada orang yang telah melakukan perbuatan pidana atas dasar pertanggung jawaban seseorang atas perbuatan yang telah dilakukannya.

Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu. bagi barang siapa yang melanggar aturan tersebut.¹

Terdapat 3 (tiga) hal yang perlu diperhatikan :

1. Perbuatan pidana adalah perbuatan oleh suatu aturan hukum dilarang dan diancam pidana.
2. Larangan ditujukan kepada perbuatan (yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan orang) sedangkan ancaman pidana ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian itu.

¹ Moelyatno dalam Suharto RM. *Hukum Pidana Materil, Unsur-Unsur Obyektif Sebagai Dasar Dakwaan, Edisi Kedua*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996, hal. 4.

3. Antara larangan dan ancaman pidana ada hubungan yang erat, oleh karena antara kejadian dan orang yang menimbulkan kejadian itu ada hubungan erat pula.

Kejadian tidak dapat dilarang jika yang menimbulkan bukan orang dan orang tidak dapat diancam pidana jika tidak karena kejadian yang ditimbulkan olehnya. Dapat dipidananya perbuatan (*die strafbaarheid van het feit*) dan dapat dipidananya orang (*strafbaarheid van den person*). Sejalan dengan itu memisahkan pengertian perbuatan pidana (*criminat act*) dan pertanggung jawaban pidana (*criminal responsibility*). Pandangan ini disebut pandangan dualistis yang sering dihadapkan dengan pandangan monistis yang tidak membedakan keduanya.

Suatu perbuatan yang melanggar aturan hukum dapat dipidana apabila sudah dinyatakan salah. Apa yang diartikan salah adalah suatu pengertian *psychologirch* yang berarti adanya hubungan batin orang yang melakukan perbuatan dengan perbuatan yang dilakukan sehingga terjadi perbuatan yang disengaja atau alpa.

Dengan keadaan *psychist* orang itu apakah pelaku mampu bertanggung jawab atas perbuatannya dan apakah pelaku insyaf atas perbuatan yang ia lakukan, itu bergantung seperti apa yang dilakukan oleh seorang anak yang cukup umur.

Dengan uraian diatas dapat disimpulkan bahwa unsur kesalahan terdiri dari :

- a. Bahwa perbuatan disengaja atau culpa.
- b. Adanya kemampuan bertanggung jawab.
- c. Pelaku insyaf atas perbuatan melawan hukumnya.
- d. Tidak ada alasan pemaaf atas tindak pidana yang dilakukan.

Apabila semua rumusan diatas, maka dapatlah dijadikan landasan sebagai dasar untuk meminta pertanggung jawaban pidana terhadap pelaku kejahatan yakni dengan menjatuhkan sanksi pidana apabila telah terbukti kepadanya akan apa yang telah didakwakan jaksa penuntut umum kepada pelaku tindak pidana tersebut. Sanksi pidana dijatuhkan dalam rangka memberikan efek jera kepada pelaku tindak pidana, yang jenisnya tergantung pada berat ringannya perbuatan yang dilakukan.

Seperti yang diungkapkan oleh seorang ahli hukum pidana yang berpendapat bahwa perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.²

Jadi berdasarkan pendapat tersebut diatas bahwa tindak pidana senantiasa merupakan suatu perbuatan yang tidak sesuai atau melanggar suatu aturan hukum yang disertai dengan sanksi pidana yang mana aturan tersebut ditujukan kepada perbuatan sedangkan ancamannya atau

² Moelyatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1987, hal. 54.

sanksi pidananya ditujukan kepada orang yang melakukan atau yang menimbulkan kejadian tersebut.

Di dalam aturan hukum pidana, untuk menyatakan bahwa suatu perbuatan merupakan tindak pidana tidaklah harus perbuatan melawan hukum dimaksud berupa perbuatan-perbuatan yang telah selesai dilakukan. Dahulu kala masyarakat yang masih dalam stadium primitif atau sangat sederhana bereaksi jikalau perbuatan seseorang nyata-nyata merugikan masyarakat. Dalam hal demikian timbullah reaksi masyarakat, yaitu kepala-kepala suku, untuk menjatuhkan pidana kepada orang yang melakukan kejahatan.³

Semakin meningkatnya kriminalitas berakibat timbulnya berbagai macam modus operandi dalam terjadinya tindak pidana. Disamping itu, kurangnya pengetahuan masyarakat tentang hukum pidana menyebabkan seseorang menjadi korban terjadinya perbuatan pidana atau seseorang secara tidak sadar sebenarnya telah melakukan tindak pidana. Sebagaimana diketahui, hukum pidana adalah sejumlah peraturan yang mengandung larangan-larangan atau keharusan-keharusan dimana terhadap pelanggarannya diancam dengan hukuman. Biasanya yang dianggap kriminal adalah seorang pencuri, perampok, pemerkosa, pembunuh atau teroris, walaupun begitu kategori terakhir,

³ AZ. Abidin dan A. Hamzah, *Bentuk-Bentuk Khusus perwujudan Delik (Percobaan, Penyertaan dan Gabungan Delik) dan Hukum Penitensier*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006, hal 11.

teroris, agak berbeda dari kriminal karena melakukan tindak kejahatannya berdasarkan motif politik atau paham.

Dalam mendefinisikan kejahatan ada beberapa pandangan mengenai perbuatan apakah yang dapat dikatakan sebagai kejahatan. Definisi kejahatan dalam pengertian yuridis tidak sama dengan pengertian kejahatan dalam kriminologi yang dipandang secara sosiologis.

Secara yuridis, kejahatan dapat didefinisikan sebagai suatu tindakan yang melanggar undang-undang atau ketentuan yang berlaku dan diakui secara legal. Secara kriminologi yang berbasis sosiologi kejahatan merupakan suatu pola tingkah laku yang merugikan masyarakat, dengan kata lain terdapat korban dan suatu pola tingkah laku yang mendapatkan reaksi sosial dari masyarakat.⁴

Reaksi sosial tersebut dapat berupa reaksi formal, reaksi informal dan reaksi non-formal. Perilaku para pelaku kejahatan ini didasari atas berbagai motif yang diantaranya adalah krisis ekonomi dan kebutuhan yang kian melonjak. Hal inilah yang menjadikan para pelaku untuk melakukan kejahatan yang menurut mereka mudah didapat seperti contoh : mencuri, mencopet, merampok, memperkosa, bahkan pelaku tak segan-segan melukai dan membunuh korban demi mendapatkan apa yang diinginkan. Berbagai motif yang dilakukan pelaku dalam menebar

⁴ Muhammad Mustafa, *Kriminologi*, Depok, FISIP UI PRESS, 2007, hal. 16.

teror dan ancaman terhadap korban yang mereka anggap mudah untuk melancarkan aksinya, salah satu teror yang kini marak terjadi adalah kejahatan yang dilakukan pelaku di dalam angkutan umum. Kebanyakan target yang mereka jadikan korban adalah perempuan karena mereka menganggap perempuan terlalu lemah dan takut akan ancaman. Kasus kejahatan yang terjadi terhadap perempuan di atas angkutan umum terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun, kejahatan tersebut meliputi pemerkosaan, percobaan pemerkosaan, pencabulan, perampokan dan bahkan pembunuhan.

Kasus pemerkosaan tahun 2012 terjadi peningkatan dibanding tahun 2011 lalu, pada 2012 perkosaan mencapai 68 kasus sementara pada 2011 mencapai 60 kasus.⁵ Untuk mengantisipasi kejahatan tersebut harus dilakukan berbagai elemen, mulai dari masyarakat hingga Dinas Perhubungan.

Berbagai fenomena-fenomena kejahatan yang sedang marak-maraknya terjadi dalam angkutan umum, seperti yang dikutip pada surat kabar harian Kompas yang memuat tentang korban perkosaan yang diselamatkan oleh seorang Anggota TNI.⁶

Informasi yang didapat adalah berawal dari ketika Is (31) seorang Karyawati Johar Baru, Jakarta pusat, menumpang angkot C-01

⁵ Detik News, *Perkosaan Di Angkot Menghantui Jakarta*, Jakarta, Senin, Tanggal 02 Januari 2012, hal. 1

⁶ KOMPAS, *Anggota TNI Selamatkan, penumpang Angkot Dari Korban Perkosaan*, Jakarta, Senin, 23 Juli 2012, hal. 1.

bernomor polisi B 1106 VTX jurusan Cileduk-Senen sekitar pukul 23.00 tengah malam saat itu ia baru pulang dari tempat kerjanya. Saat naik ke angkot, selain supir sudah ada tiga penumpang laki-laki, yang salah seorang kemudian diketahui bernama Ari Anggara, beberapa saat angkot melaju, tiba-tiba lampu dalam angkot padam, bersamaan dengan itu Ari dan dua orang temannya menyergap Is, salah seorang mencekik leher Is dan yang lain menggerayangi, Is pun meronta dan berusaha berteriak, teriakan Is didengar oleh Nicholas Sandi, seorang Anggota TNI yang kendaraannya beriringan, melihat kejanggalan itu ia pun mengejar angkot tersebut. Mengetahui kendaraannya dikejar, para pelaku mendorong Is keluar dari angkot di depan gedung Mahkamah Agung, Jalan Medan Merdeka Utara. Angkot tersebut berhasil dihentikan dan para pelaku dibekuk oleh Nicholas Sandi yang belakangan diketahui adalah seorang Anggota KOPASSUS. Beruntung kejadian tersebut masih dapat dicegah meskipun korban mengalami luka-luka yang cukup serius.

Berbeda pula dengan kejadian yang dialami Ros (35) korban perkosaan di dalam angkot.⁷ Informasi yang dihimpun menyebutkan berawal dari ketiga tersangka Riko (17), DR (17) dan Saad (19) berangkat dari kosan Riko di Bekasi dengan menumpangi angkot M-26. Tersangka Saad sebagai sopir, Riko dan DR lalu masuk ke kabin

⁷ Detik News, *Pelaku Kejahatan Harus Diterapi*, Jakarta, Rabu, 4 Desember 2012, hal. 1.

belakang angkot. Angkot lalu berputar-putar hingga Jl. Raden Saleh, Depok, saat di jalan inilah Ros menyetop angkot ini, Ros berteriak dari menanyakan kepada sopir Saad apakah angkot ini mau ke pasar Kemiri, Beji. Mendengar itu, Saad langsung mengiyakannya. Ros pun langsung masuk ke kabin belakang angkot dan duduk di pojok belakang kanan. Dengan kecepatan 40-50 Km/jam angkot ini berjalan. Saat di jalan antara Jl. Raden Saleh dan Jl. Margonda Raya Sektor III, angkot ini berhenti. Saad yang tadinya sebagai sopir turun dan masuk ke belakang, DR lantas menggantikan Saad menjadi sopir. Tak lama angkot kembali berjalan, Saad tiba-tiba mendepak tubuh Ros, hingga Ros terjatuh dari tempat duduknya, Ros sempat berteriak dan meronta, tapi Riko mengancam akan membunuh Ros dengan parang jika berteriak lagi. DR lalu berteriak kepada Saad agar menutup mulut Ros dengan sapu tangan, tubuh Ros lantas digerayangi Saad mulai dari payudara hingga ke bagian kemaluan Ros. Riko yang tadinya memegang Ros ikut mencopot celana dalam Ros. Saat pemerkosaan terjadi angkot dalam keadaan jalan dengan alunan musik yang kencang, ketika itu angkot tengah berada di pasar Cibinong. Setelah para tersangka puas melakukan aksi bejatnya, di pintu tol pun Ros diturunkan, dalam kondisi yang tertekan Ros hanya bisa diam saja. Dalam keadaan linglung Ros kembali ke rumah dan menceritakan kejadian yang baru saja ia alami kepada keluarga. Ros

yang ditemani pihak keluarga melaporkan kejadian tersebut kepada Kepolisian setempat untuk ditindaklanjuti.

Melihat fenomena-fenomena yang terjadi di tengah masyarakat tersebut membuat angkutan umum menjadi transportasi yang menakutkan khususnya bagi perempuan hingga sekarang ini. Pada umumnya kejahatan yang terjadi pada perempuan diatas angkutan umum ini terjadi pada malam hari serta pada situasi dan tempat yang sepi. Meskipun demikian tidak sedikit juga kasus kejahatan yang terjadi pada siang hari dan saat penumpang ramai. Pelaku kejahatan mengambil kesempatan dalam kesempatan karena memang kejahatan bukan hanya terjadi karena ada niat pelaku melainkan karena ada kesempatan.

Banyak faktor yang menyebabkan tingginya angka kejahatan terhadap perempuan diatas angkutan umum, Mulai dari buruknya sistem transportasi umum, lemahnya pengawasan terhadap pemilik dan sopir kendaraan, sikap yang menyalahkan perempuan, sikap korban yang menutup diri dan hukuman yang ringan bagi para pelaku kejahatan.

Negara dalam hal ini pemerintah belum memiliki kesungguhan untuk menciptakan transportasi umum yang aman, nyaman dan terjangkau, padahal persoalan kemacetan lalu lintas dan kekerasan tidak terlepas dari pola transportasi yang semrawut, rute trayek yang tumpang tindih dan minimnya jumlah angkutan umum. Selain itu lemahnya pengawasan terhadap pemilik dan sopir kendaraan umum ikut

berkontribusi dalam meningkatnya angka kejahatan. Seharusnya pemilik dan sopir bertanggung jawab memberikan rasa aman kepada penumpang akan tetapi kenyataannya sopir kendaraan umum seolah-olah hanya mengejar uang setoran tanpa memperhatikan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Bahkan parahnya, tidak sedikit sopir ini khususnya sopir tembak yang melakukan kejahatan terhadap penumpangnya. Kekerasan yang dilakukan oleh pelaku bisa saja dilakukan karena si pelaku sedang mabuk, frustasi karena berbagai persoalan, kesulitan ekonomi dan pengaruh tayangan pornografi. Tetapi apapun alasannya, kejahatan ini tidak bisa ditolelir. Bagaimanapun juga rasa aman dan nyaman penumpang dalam angkutan umum harus segera diciptakan, oleh sebab itu perlu dilakukan pembenahan dan pencegahan secara struktural dan sistemik yang melibatkan semua pihak, mulai dari pembenahan sistem transportasi umum, penegakan hukum dan membentuk kesadaran masyarakat yang berbasis kesetaraan gender. Selain itu, lembaga penegak hukum perlu menerapkan hukuman seberat beratnya kepada pelaku kejahatan agar menimbulkan efek jera sehingga tidak menguangi kesalahan yang sama. Hukuman yang berat ini juga akan mengurungkan niat pihak lain untuk melakukan kejahatan.

Menyimak uraian diatas, menarik bagi penulis untuk melakukan penelitian dan pembahasan terhadap permasalahan yang berkaitan dengan kejahatan tersebut. Untuk maksud diatas, maka penulis

menuangkannya ke dalam karya ilmiah berupa skripsi dengan mengambil judul : “ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN UMUM”.

B. Rumusan Masalah.

Berdasarkan latar belakang diatas maka permasalahan eksistensi pidana mati, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum ?
2. Bagaimana proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum ?

C. Ruang Lingkup dan Tujuan.

Ruang lingkup penelitian terutama dititik beratkan pada penelusuran faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum dan proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum tanpa menutup kemungkinan menyinggung pula hal-hal lain yang ada kaitannya dengan permasalahan tersebut.

Tujuan penelitian ini adalah

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum.

2. Untuk mengetahui dan menjelaskan proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum.

Hasil penelitian diharapkan dapat bermanfaat sebagai tambahan informasi bagi ilmu pengetahuan, khususnya dibidang ilmu hukum tentang kebijakan pidana, sekaligus merupakan sumbangan pikiran yang dipersembahkan sebagai pengabdian pada Almamater

D. Metode Penelitian.

Selaras dengan tujuan yang bermaksud untuk mengetahui faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum dan proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum, maka jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang bersifat deskriptif (menggambarkan), oleh karenanya tidak bermaksud untuk menguji hipotesa.

- Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data skunder dititikberatkan kepada penelitian kepustakaan (*library research*) dengan cara mengkaji :

- a) Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang bersifat mengikat seperti Undang-undang, Peraturan Pemerintah, dan semua ketentuan peraturan yang berlaku.

- b) Bahan skunder yaitu bahan hukum seperti terori, hiotesa, pendapat para ahli maupun penelitian terdahulu yang sejalan dengan permasalahan dalam skripsi ini.
- c) Bahan hukum tertier yaitu bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus bahasa, ensiklopedi dan lain sebagainya.

- Teknik pengolahan data

Setelah data terkumpul, maka data tersebut diolah guna mendapatkan data yang terbaik. Dalam pengolahan data tersebut, penulis melakukan kegiatan editing yaitu data yang diperoleh diperiksa dan diteliti lagi mengenai kelengkapan, kejelasan dan kebenarannya, sehingga terhindar dari kekurangan dan kesalahan.

- Analisa data

Analisa data dilakukan secara kualitatif yang dipergunakan untuk mengkaji aspek-aspek normatif atau yuridis melalui metode yang bersifat deskriptif analitis yaitu menguraikan gambaran dari data yang diperoleh dan menghubungkannya satu dengan yang lain untuk mendapatkan suatu kesimpulan yang bersifat umum.

E. Sistematika Penulisan

Rencana penulisan skripsi ini akan disusun secara keseluruhan dalam 4 (empat) Bab dengan sistematika sebagai berikut :

- BAB I** : Merupakan bab pendahuluan yang menguraikan latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup dan tujuan dan metode penelitian, serta sistematika penulisan.
- BAB II** : Merupakan tujuan pustaka yang berisi paparan tentang Kerangka teori yang erat kaitannya dengan permasalahan yang akan dibahas.
- BAB III** : Merupakan pembahasan yang menggambarkan tentang hasil penelitian, sehubungan dengan permasalahan hukum yang diangkat.
- BAB IV** : Merupakan bagian penutup dari pembahasan yang di format dalam kesimpulan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana.

Tindak pidana berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu *strafbaar feit*. Walaupun istilah ini terdapat dalam WvS Belanda dengan demikian wvs Belanda (KUHP), tetapi tidak ada penjelasan resmi tentang apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit* itu. Karena itu para ahli hukum berusaha untuk memberikan arti dan isi dari istilah itu. Sayangnya hingga kini belum ada keseragaman pendapat mengenai istilah *strafbaar feit*. Istilah-istilah yang pernah digunakan baik dalam perundang-undangan yang ada maupun dalam berbagai literatur hukum sebagai terjemahan dari istilah *strafbaar feit* adalah :

1. Tindak Pidana, dapat dikatakan berupa istilah resmi dalam perundang-undangan pidana kita. Dalam hampir seluruh peraturan perundang-undangan menggunakan istilah tindak pidana, seperti dalam UU No. 6 Tahun 1982 Tentang Hak cipta, UU No.11/PNPS/ 1963 Tentang Pemberantasan Tindak pidana Subversi, UU No. 3 tahun 1971 Tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi (sekarang diganti dengan UU No. 31 tahun 1999 jo. UU No. 20 tahun 2001). Dan perundang-undangan lainnya. Ahli hukum yang

- menggunakan istilah ini seperti Wirjono Prodjodikoro.⁸
2. Peristiwa Pidana, digunakan oleh beberapa ahli hukum, misalnya Mr. R. Tresna⁹, Mr. Drs, H.J van Schravendijk¹⁰, Prof. A. Zainal Abidin SH¹¹. Pembentuk undang-undang juga pernah menggunakan istilah peristiwa pidana, yaitu dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1950.¹²
 3. Delik, yang sebenarnya berasal dari bahasa latin *delictum* juga digunakan untuk menggambarkan tentang apa yang dimaksud dengan *strafbaar feit*. Istilah ini dapat dijumpai dalam berbagai literatur, misalnya utrecht, walaupun beliau juga menggunakan istilah lain yakni peristiwa pidana dalam bukunya “Hukum Pidana I”. Prof. A. Zainal Abidin dalam buku beliau “Hukum Pidana I”. Moelyatno pernah juga menggunakan istilah ini seperti pada judul buku beliau “Delik-Delik Percobaan-Delik Penyertaan”, walaupun menurut beliau lebih tepat dengan istilah perbuatan pidana.
 4. Pelanggaran Pidana, dapat dijumpai dalam buku “Pokok-pokok Hukum Pidana” yang ditulis oleh Mr. M.H. Tirtaamidjaja.
 5. Perbuatan Yang Boleh Dihukum, istilah ini digunakan oleh Mr.

⁸ Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu Di Indonesia*, Penerbit Eresco, Jakarta, 1981, hal.75

⁹ R. Tresna, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Tiara, Jakarta, 1959, hal. 12.

¹⁰ H.J. van Schravendijk, *Pelajaran Tentang Hukum Pidana Indonesia*, JB. Wolters, Jakarta, 1995, hal. 23.

¹¹ A. Zainal Abidin, *Hukum Pidana*, Prapantja, Jakarta, 1982, hal. 18.

¹² Vide Pasal 14 ayat (1) Undang-Undang Dasar Sementara Tahun 1950.

Karni¹³, begitu juga Schravendijk.

6. Perbuatan Yang Dapat Dihukum, digunakan oleh pembentuk Undang-Undang dalam Undang-Undang Nomor 12/Drt/1951 Tentang Senjata Api dan Bahan Peledak.¹⁴
7. Perbuatan Pidana, digunakan oleh Moeryatno¹⁵ dalam berbagai tulisan beliau.

Nyatalah dari uraian diatas, kini setidaknya-tidaknya dikenal ada 7 (tujuh) istilah dalam bahasa kita sebagai terjemahan dari istilah *strafbaar feit* (Belanda). secara *literlijk* kata *straf* artinya pidana, *baar* artinya dapat atau boleh dan *feit* adalah perbuatan. Dalam kaitannya dengan istilah *strafbaar feit* secara utuh, ternyata *straf* diterjemahkan juga dengan kata hukum, padahal sudah lazim hukum itu adalah berupa terjemahan dari kata *rechd* seolah-olah arti *straf* sama dengan *recht*, yang sebenarnya tidak demikian halnya. Sedangkan istilah delik secara *literlijk* sebetulnya tidak ada kaitannya dengan istilah *strafbaar feit*, karena istilah ini berasal dari kata *delictum* (latin) yang juga dipergunakan dalam perbendaharaan hukum Belanda, *delict* namun isi pengertiannya tidak ada perbedaan prinsip dengan istilah *strafbaar feit*. Secara *literlijk* istilah perbuatan pidana adalah lebih tepat sebagai terjemahan *strafbaar feit* seperti yang telah lama dikenal dalam

¹³ Mr. Karni, *Ringkasan Tentang Hukum Pidana*, Penerbit Eresco, Jakarta, 1991, hal. 35.

¹⁴ Vide Pasal 3 Undang-Undang Nomor 12/Drt/1951.

¹⁵ Moeryatno. *Opcit*, hal. 86.

perbendaharaan ilmu hukum kita, misalnya istilah *materieele* atau *formeele feit* (*feiten een formeele omschrijving*) untuk rumusan perbuatan dan tindak pidana formil. Demikian juga istilah *feit* dalam banyak rumusan norma-norma tertentu dalam wvs (Belanda) demikian juga wvs Netherland Indie/ Hindia Belanda. Misalnya pasal 1, pasal 44, pasal 48, pasal 63, pasal 64 KUHP, selalu diterjemahkan oleh para ahli hukum kita dengan perbuatan, tindak atau peristiwa maupun pelanggaran.

Pompe, yang merumuskan bahwa suatu *strafbaar feit* itu sebenarnya adalah tidak lain daripada suatu tindakan yang menurut sesuatu rumusan undang-undang telah dinyatakan sebagai tindakan yang dapat dihukum.¹⁶

Vos, merumuskan bahwa *strafbaar feit* adalah suatu perbuatan manusia yang diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan.¹⁷

R. Tresna, walaupun menyatakan sangat sulit untuk merumuskan atau memberi definisi yang tepat perihal peristiwa pidana, namun justru beliau menarik suatu definisi, yang menyatakan bahwa :
 “peristiwa pidana itu adalah sesuatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan perundang-undangan lainnya, terhadap perbuatan mana diadakan

¹⁶ P.A.F. Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Penerbit Sinar Baru, Bandung, 1990, hal. 174.

¹⁷ Martiman Prodjohamidjojo, *Memahami Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1996, hal. 16.

tindakan penghukuman.¹⁸

Tampak dalam rumusan ini tidak memasukkan unsur/anasir yang berkaitan dengan pelakunya, selanjutnya beliau menyatakan bahwa dalam peristiwa pidana itu mempunyai syarat-syarat, yaitu :

1. Harus ada perbuatan manusia.
2. Perbuatan itu harus sesuai dengan apa yang dilukiskan didalam ketentuan hukum.
3. Harus terbukti adanya dosa pada orang yang berbuat, yaitu orangnya harus dapat dipertanggung jawabkan.
4. Perbuatan itu harus berlawanan dengan hukum.
5. Terhadap perbuatan itu harus tersedia ancaman hukumnya dalam undang-undang.

Dengan melihat pada apa yang dikatakan beliau, sebagai syarat-syarat peristiwa pidana itu, dalam syarat-syarat mana ternyata terdapat syarat yang mengenai diri si pelaku, seperti pada syarat ke-3, yang tampak dengan jelas bahwa syarat itu telah dihubungkan dengan adanya orang yang berbuat melanggar larangan (peristiwa pidana) tersebut, yang sesungguhnya berupa syarat untuk dipidananya bagi orang yang melakukan perbuatan itu bukan syarat peristiwa pidana.

Perbuatan-perbuatan pidana ini menurut wujud atau sifatnya adalah bertentangan dengan tata atau ketertiban yang dikehendaki oleh

¹⁸ R. Tresna, Op.cit, hal. 27.

hukum, mereka adalah perbuatan yang melawan (melanggar) hukum.

Tegasnya mereka yang merugikan masyarakat dalam arti bertentangan dengan atau menghambat akan terlaksananya tata dalam pergaulan masyarakat yang baik dan adil. Dapat pula dikatakan bahwa perbuatan-perbuatan pidana itu bersifat merugikan masyarakat, jadi anti sosial.

Karenanya perbuatan-perbuatan itu dilarang keras atau pantang dilakukan. Dengan demikian, konsepsi perbuatan pidana seperti dimaksudkan diatas, dapat disamakan atau disesuaikan dengan konsepsi perbuatan pantang (pantangan) atau pamali yang telah lama dikenal dalam masyarakat Indonesia sejak zaman nenek moyang kita.¹⁹

Tetapi tidak semua perbuatan yang melawan hukum atau merugikan masyarakat diberi sanksi pidana. Pelacuran misalnya, disini tidak dijadikan perbuatan pidana dalam arti, bahwa perbuatan pelacurannya sendiri tidak dilarang dan diancam dengan pidana. Bahwa pelacuran tidak dijadikan larangan pidana, janganlah diartikan bahwa hal ini tidaklah dianggap merugikan masyarakat, tetapi karena sukarnya untuk mengadakan rumusan (formula) yang tepat, dan juga dalam praktek yang dapat dilaksanakan. Mungkin di negara-negara lain telah ada rumusan yang demikian tetapi belum diketahui bagaimana hasilnya dalam praktek.

¹⁹ Moelyatno, Opcit, hal. 3.

Disini yang dapat dituntut ialah misalnya orang yang menyediakan tempat untuk pelacuran dan menjadikan hal itu sebagai mata pencaharian atau kebiasaan, hal ini sebagaimana dirumuskan dalam pasal 296 KUHP.

Pasal 296 KUHP :

Barang siapa dengan sengaja menyebabkan atau memudahkan perbuatan cabul dengan orang lain, dan menjadikannya sebagai pencaharian, diancam dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau pidana denda paling banyak lima belas ribu rupiah.²⁰

Adapun ukurannya, perbuatan melawan hukum yang mana ditentukan sebagai perbuatan pidana, hal itu adalah termasuk kebijakan pemerintah, yang dipengaruhi oleh berbagai faktor. Biasanya perbuatan-perbuatan yang mungkin menimbulkan kerugian besar saja (jadi menurut kualitasnya) yang dijadikan perbuatan pidana, sebab di satu pihak pencurian yang kecil misalnya dipandang sebagai delik, sedangkan di lain pihak tidak semua perbuatan yang mengakibatkan kerugian besar (beberapa macam korupsi) telah dimasukkan dalam halaman hukum pidana. Hal ini mungkin atas pertimbangan bahwa pencurian yang kecil banyak sekali terjadi (jadi menurut

²⁰ Andi Hamzah, KUHP dan KUHPA, Rineka cipta, Jakarta. tanpa tahun, hal. 119.

kuantitasnya).²¹

Tindak pidana merupakan bagian dasar dari pada suatu kesalahan yang dilakukan terhadap seseorang dalam melakukan suatu kejahatan. Jadi untuk adanya kesalahan hubungan antara keadaan dengan perbuatannya yang menimbulkan celaan harus berupa kesengajaan atau kealpaan. Dikatakan bahwa kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*) adalah bentuk-bentuk kesalahan, sedangkan istilah dari pengertian kesalahan (*schuld*) yang dapat menyebabkan terjadinya suatu tindak pidana adalah karena seseorang tersebut telah melakukan suatu perbuatan yang bersifat melawan hukum sehingga atas perbuatannya tersebut maka dia harus mempertanggung jawabkan segala bentuk tindak pidana yang telah dilakukannya untuk dapat diadili dan bilamana telah terbukti benar bahwa telah terjadinya suatu tindak pidana yang telah dilakukan oleh seseorang maka dengan begitu dapat dijatuhi hukuman pidana sesuai dengan pasal yang mengaturnya.²²

B. Tinjauan Umum Mengenai Angkutan Umum.

Dalam suatu wilayah atau area yang sedang berkembang terjadi peningkatan volume pergerakan atau perpindahan barang dan manusia

²¹ Moelyatno, Opcit, hal. 4

²² Kartonegoro, Opcit, hal. 156.

yang menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan transportasi yang diselenggarakan baik secara kuantitatif yang diharapkan dapat mengimbangi permintaan akan kebutuhan transportasi dalam masyarakat yang semakin meningkat.

Transportasi darat sebagai sarana yang paling banyak dipergunakan, memegang peranan yang sangat penting dalam memenuhi kebutuhan masyarakat secara umum dan menyeluruh. Moda transportasi darat ini mencakup moda transportasi jalan raya dan jalan rel, peranan angkutan umum kereta api sebagai moda transportasi alternatif darat disamping angkutan umum jalan raya diharapkan dapat meningkatkan mobilitas dan memperlancar distribusi arus penumpang dan barang serta mengurangi beban transportasi jalan raya.

Angkutan berarti pemindahan orang atau barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengertian angkutan umum sendiri sebenarnya tidak terdapat dalam perundang-undangan di Indonesia karena yang dikenal adalah angkutan penumpang umum. Stigma angkutan umum tidak terlepas dari definisi global public transport atau kegiatan pengangkutan yang melayani publik atau masyarakat umum.

I. Sejarah Angkutan Umum

ide awal penyediaan pengangkutan publik khususnya di darat

sebenarnya telah dimulai sekitar 300 tahun yang lalu, ketika pascal (perancis) mulai mengoperasikan gerbong untuk penumpang yang ditarik kuda di kota paris pada tahun 1662 . Pada awalnya penyediaan kereta ini tidak dipungut biaya namun pada perkembangannya kemudian mulai dikenakan biaya. Revolusi industri yang berkembang di eropa (perancis dan inggris) telah membuat perkembangan kota yang sedemikian pesat, yang memunculkan adanya pemisahan zona industri (tempat bekerja) dan zona pemukiman (rumah) sehingga timbul apa yang disebut dengan fenomena *urban sprawl* yakni fenomena Bergeraknya area pemukiman kelas menengah ke atas ke daerah sub-urban, menjauhi kawasan CBD (*Central Business District*) yang terjadi di inggris pada tahun 1750. Fenomena lain adalah adanya arus commuting atau komuter. Jam puncak (*peak houf*) juga timbul akibat adanya penumpukan arus pagi (berangkat untuk bekerja) dan arus sore (pulang), dan timbulnya efek-efek kongesti, seperti kemacetan dan ketidakteraturan. Inggris mulai mengenalkan sistem transportasi massa pertamanya, yakni dengan munculnya *Omni Bus* oleh George shilibeer di kota London pada 1829. *Omni Bus* adalah kendaraan mirip gerbong beroda besar dengan pintu masuk di belakang. Jumlah kursinya 18 hingga 20 yang ditata sejajar dan berhadap-hadapan. Model *omni Bus* ini kemudian menyebar ke kota besar lain, seperti New York dan paris pada tahun 1830-an. pada tahun yang sama George Stephenson

meluncurkan kereta api uap yang pertama di Inggris dengan rute Liverpool-Manchester. Perkembangan omni Bus berikutnya adalah Omni Bus susun (Double Decker). Omni Bus inilah embrio pertama lahirnya bus bermotor seperti yang dikenal sekarang.

Era jalan rel dimulai pada saat jalan tanah yang ada dirasakan mulai cepat rusak dan memperlambat aksesibilitas kereta kuda, sehingga muncul pemikiran untuk membuat jalan khusus diatas tanah yang mulanya dibuat dari kayu. Namun karena bahan kayu juga mudah rusak maka digantikan dengan besi/rel. Kereta yang berjalan diatas rel masih tetap ditarik dengan kuda, sehingga dikenal dengan nama *horse train street car* yang diperkenalkan di New York pada 1832. Karena pada saat itu loke uap dilarang masuk area kota, maka angkutan ini cepat populer di dalam kota, bahkan di Inggris (1860). Keunggulan train ini dirasakan lebih nyaman, lebih besar dan dapat mengangkut penumpang dalam jumlah banyak. Kecepatan rata-rata 7 km/ jam. Era ini juga telah mengenal sistem pengelolaan oleh pihak-pihak swasta dalam bentuk perusahaan dan mulai terdapat persaingan ketat, khususnya dalam persinggungan rute yang sama. Era berikutnya adalah kereta kabel (*cable cars*) yakni dengan adanya kabel ditengah rel yang ditarik dengan mesin uap, yang mulai dikenalkan di San Fransisco pada tahun 1873. Kereta ini berkapasitas lebih besar, bahkan dapat menarik tiga kereta dalam satu rangkaian. Biaya operasi juga rendah meskipun

inventasi awalnya lebih mahal. Pada tahun 1850 juga dikenal dengan adanya rapid transit dengan jalur terpisah dari jalan, bahkan tidak sebidang. Inggris pada tahun 1863 juga mulai membuka jalur metropolitan railway, yakni jalur kereta bawah tanah dengan tenaga uap, dengan jalur Farringdon Street ke Bishop, Paddington. Lima tahun kemudian (1868) Amerika Serikat membuat jaringan kereta uap yang melayang (elevated) di New York. Kereta rel (train) listrik pertama hadir di Chicago pada tahun 1883 dan di Toronto pada tahun 1885. Energi listrik diambilkan dari tiang yang menempel di bawah kabel yang digantung di sepanjang rel, kecepatan rata-rata mencapai 16 km/jam. Pada 1888 kereta listrik telah dibuat dengan sistem Multiple unit train control atau Kontrol Unit Berganda. Sepuluh tahun berikutnya, kereta listrik mulai dibuat di bawah tanah di Boston (AS) dan New York (1904). kelebihan kereta listrik adalah pada sifatnya yang tidak polutif, jaringan yang lebih luas serta cocok untuk kondisi kota yang kongesif.

Era Bus dan Trolley Bus kembari hadir pada 1920, banyak pertanyaan muncul ketika era kereta telah sedemikian hebat, hal ini disebabkan adanya perang dunia I, dimana banyak sarana rel yang dialokasikan untuk kebutuhan peperangan, krisis finansial akibat perang, serta booming mobil pribadi, sehingga angkutan massa dengan rel (yang membutuhkan investasi dan pemeliharaan mahal) menjadi terpuruk. Angkutan dengan bus kemudian hadir karena dirasa lebih

efisien dengan biaya investasi yang relatif murah. Pada awalnya muncul bus bermotor di New York pada tahun 1905, lalu berlanjut dengan adanya sistem feeder bus ke train (1912). Tahun berikutnya (1920) hadir armada bus dengan posisi mesin di depan dan dengan pintu yang dapat diatur oleh pengemudi. Hingga tahun 1930-an bus berkembang sangat pesat. Bahkan di tahun 1939 tipikal bus telah berkembang menjadi lebih kuat, efisien, bermesin diesel, hingga persneling otomatis. Perkembangan berikutnya adalah Bus Tingkat (double decker) dengan konfigurasi mirip bus tidak bertingkat. Model yang cukup populer pada masa itu (1959) adalah Leyland Atlantean. inovasi lain adalah Trolley Bus, yakni kombinasi antara bus dan train. Disebut trolley karena bus dilengkapi dengan dua tiang untuk mengambil listrik dari kabel yang digantung di atas.²³

II. Perkembangan Angkutan Umum

Melihat perkembangan sejarah angkutan umum seperti yang telah dipaparkan diatas, terlihat bahwa angkutan umum muncul karena efek kongesti lalu lintas, yang bila diaktualisasikan di masa sekarang dapat berupa lima penyakit transportasi, yakni kemacetan, ketidakteraturan, polusi (udara dan kebisingan), kecelakaan dan biaya tinggi. Kini, di Negara-negara maju, angkutan umum menjadi bagian tak terpisahkan dari konsep pengembangan tata perkotaan yang

²³ http://Sejarah_Angkutan_Umum.htm. diakses tanggal 15 Oktober 2014

pesat. Angkutan umum menjadi salah satu *high priority* dan kebutuhan penting dalam skema *urban grand design*, karena mereka telah belajar dari pengalaman di tahun 1920-an ketika booming mobil pribadi telah meluluhlantakkan aksesibilitas dan lalu lintas masyarakat, yang pada akhirnya akan berefek pada *high social cost* berupa kerugian-kerugian akibat hilangnya waktu perjalanan akibat kemacetan, polusi udara, kebisingan, turunnya produktivitas, timbulnya stress dan lain-lainnya.

Perkembangan sektor jasa dipengaruhi oleh beberapa faktor diantaranya globalisasi, regulisasi pemerintah, perubahan sosial, tren bisnis, teknologi. Kecenderungan perkembangan sektor jasa memiliki perbedaan di negara maju dan negara berkembang. Di negara maju perkembangan sektor jasa didominasi oleh sektor-sektor yang membutuhkan keterampilan dan teknologi tinggi, sementara di Negara berkembang relatif didominasi oleh sektor-sektor yang membutuhkan keterampilan rendah. Salah satu sektor jasa yang cukup pesat perkembangannya adalah sektor jasa transportasi khususnya kendaraan angkutan umum. Masalah kemacetan adalah masalah utama sistem lalu lintas di setiap kota metropolitan khususnya di Indonesia, salah satu penyebab kemacetan adalah bertambahnya jumlah kendaraan pribadi baik kendaraan roda dua ataupun roda empat. Dan kemudahan mendapatkan kendaraan pribadi ini semakin menyudutkan posisi

kendaraan umum yang semakin hari konsumen semakin berpaling dari kendaraan umum apapun, seperti angkutan kota, bis kota atau kereta komuter, dan mereka lebih memilih untuk mencari kendaraan pribadi.

Penyebab kendaraan umum tidak terlalu diminati, khususnya untuk penumpang wanita, karena sering kali terjadi ketidaknyamanan saat mereka menaiki kendaraan umum. Mulai dari tindakan yang tidak menyenangkan sampai pelecehan seksual sering terjadi di atas angkutan umum, maka salah satu usaha yang bisa dilakukan adalah dengan memahami harapan atribut layanan kendaraan umum yang belum terpenuhi oleh penumpang wanita, dimana sebagian dari atribut tersebut adalah pilihan alternatif jadwal khusus, kendaraan umum khusus wanita dengan penanda khusus, standar keamanan dan kenyamanan yang diharapkan.

Menurut smith dan cornish (2008), terdapat lima jenis kekerasan dalam kendaraan umum, khususnya untuk penumpang wanita. Kekerasan yang sering terjadi yaitu perbuatan anti sosial, kejahatan terhadap penumpang, kejahatan terhadap pegawai di kendaraan umum itu sendiri, vandalisme dan gravity, dan keengganan mengantarkan penumpang sesuai tujuan.

Konsumen kendaraan umum didominasi oleh penumpang wanita, namun kualitas layanan yang diberikan oleh penyelenggara

layanan kendaraan umum masih mengabaikan kebutuhan dan keamanan serta kenyamanan wanita, dengan kondisi ini yang perlu diperhatikan penyelenggara layanan kendaraan umum adalah upaya-upaya untuk meningkatkan kepuasan layanan yang ditujukan kepada penumpang wanita, mengukur kepuasan kebutuhan layanan kendaraan umum dapat diperoleh dengan cara menyebarkan *voice of customer* kepada konsumen (penumpang kendaraan umum khususnya wanita) di daerah-daerah. Setelah kebutuhan layanan tersebut diperoleh maka langkah selanjutnya adalah dengan menyebarkan kuisioner dengan tujuan akhir memprioritaskan keinginan konsumen untuk dikembangkan sesuai dengan keinginan konsumen.

C. Faktor-Faktor Penegakan Hukum.

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik oleh para subjek hukum yang bersangkutan ataupun aparaturnya penegakan hukum yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh undang-undang untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Secara objektif, norma hukum yang hendak ditegakkan mencakup pengertian hukum formal dan hukum materil. Hukum formal hanya bersangkutan dengan peraturan perundang-undangan yang tertulis, sedangkan hukum materil mencakup pula pengertian nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Dalam bahasa yang tersendiri kadang-kadang orang membedakan antara pengertian penegakan hukum dan penegakan keadilan. Penegakan hukum dapat dikaitkan dengan pengertian *law enforcement* dalam arti sempit, sedangkan penegakan hukum dalam arti luas, dalam arti hukum materil, diistilahkan dengan penegakan keadilan. Dalam bahasa Inggris juga terkadang dibedakan antara konsepsi *court of law* dalam arti pengadilan hukum dan *court of justice* atau pengadilan keadilan, bahkan dengan semangat yang sama pula Mahkamah Agung di Amerika Serikat disebut dengan istilah *supreme court of justice*.

Istilah-istilah itu dimaksudkan untuk menegaskan bahwa hukum yang harus ditegakkan itu pada intinya bukanlah norma aturan itu sendiri, melainkan nilai-nilai keadilan yang terkandung di dalamnya. Pengertian kita tentang penegakan hukum sudah seharusnya berisi penegakan keadilan itu sendiri, sehingga istilah penegakan hukum dan penegakan keadilan merupakan dua sisi dari mata uang yang sama.

Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang

terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.

Pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya, faktor-faktor tersebut mempunyai arti netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor-faktor tersebut yang diantaranya adalah sebagai berikut :²⁴

1. Faktor hukumnya sendiri (dibatasi pada undang-undangnya saja).
2. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
3. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku dan diterapkan.
4. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Keempat faktor tersebut sangat berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan eksistensi dari penegakan hukum, dan juga merupakan tolak ukur dari efektifitas penegakan hukum, dengan demikian, maka keempat faktor tersebut akan dibahas lebih lanjut dengan mengetengahkan contoh-contoh yang diambil dari kehidupan

²⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1990, hal. 256.

masyarakat di Indonesia, seperti :

1. Undang-undang

Undang-undang dalam arti material adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah, mengenai berlakunya undang-undang tersebut terdapat beberapa azas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut mempunyai dampak positif.

Azas-azas tersebut antara lain²⁵ :

- a. Undang-undang tidak berlaku surut.
- b. Undang-undang yang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi dan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.
- c. Undang-undang yang bersifat khusus menyampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatnya sama.
- d. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.
- e. Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan materil bagi masyarakat maupun pribadi melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi).

2. Faktor Sarana atau Fasilitas

Tanpa adanya sarana dan fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berjalan dengan lancar, sarana dan fasilitas itu mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi

²⁵ Ibid, hal. 258.

yang baik, peralatan yang memadai dan juga keuangan yang cukup.

Sarana dan fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting dalam penegakan hukum, tanpa adanya kedua hal tersebut tidak akan mungkin penegakan hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan aktual, khususnya untuk sarana dan fasilitas tersebut sebaiknya dianut jalan pikiran seperti, yang tidak ada-diadakan, yang rusak diperbaiki, yang kurang ditambah, yang macet dilancarkan dan yang mundur atau merosot ditingkatkan.

3. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat yang bertujuan untuk menciptakan kedamaian dalam masyarakat, oleh karena itu dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut. Masyarakat Indonesia mempunyai kecendrungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasi dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi), salah satu akibatnya adalah bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.

4. Faktor Kebudayaan

Sistem hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari), pasangan ini yang berperan

dalam hukum, adalah sebagai berikut :

- a. Nilai ketertiban dan Nilai ketentraman.
- b. Nilai jasmani (kebendaan) dan nilai rohani (keakhlakan).
- c. Nilai kelanggengan (konseruatisme) dan nilai kebaruan\ (inovatisme).

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapatkan pengertian dari golongan sasaran disamping mampu menjalankan atau membawakan peranan yang dapat diterima oleh mereka.

Ada beberapa halangan yang mungkin dijumpai pada penerapan peranan yang seharusnya dari golongan sasaran atau penegak hukum, halangan-halangan tersebut diantaranya :²⁶

- a. Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain.
- b. Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit untuk membuat proyeksi.
- c. Tingkat aspirasi yang relatif belum tinggi.
- d. Belum ada kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan material.
- e. Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan

²⁶ <http://halangan.pada.penerapan.penegak.hukum>, Diakses Tanggal 17 Oktober 2014

konservatisme.

Halangan tersebut dapat diatasi dengan membiasakan diri dengan sikap-sikap seperti :

- Terbuka terhadap pengalaman maupun penemuan baru.
- Senantiasa siap untuk menerima perubahan setelah menilai kekurangan yang ada pada saat itu.
- Peka terhadap masalah-masalah yang terjadi di sekitar.
- Senantiasa mempunyai informasi yang selengkap mungkin mengenai pendiriannya orientasi ke masa kini dan masa depan yang sebenarnya merupakan suatu urutan.
- Menyadari potensi yang ada pada dirinya.
- Berpegang pada suatu perencanaan dan tidak pasrah pada nasib.
- Menghormati hak dan kewajiban diri sendiri dan orang lain.

Sebagai suatu sistem atau subsistem dari kemasyarakatan, maka hukum mencakup struktur, substansi dan kebudayaan. Struktur mencakup wadah ataupun bentuk dari sistem tersebut seperti tatanan lembaga-lembaga hukum formal, hubungan antar lembaga-lembaga tersebut dan hak-hak serta kewajiban. Substansi mencakup isi norma-norma hukum beserta perumusannya maupun acara untuk menegakkannya yang berlaku bagi pelaksana hukum maupun pencari keadilan.

BAB III

PEMBAHASAN

A. Faktor-faktor Yang Menyebabkan Terjadinya Kejahatan Dalam Angkutan Umum.

Meneliti suatu kejahatan harus memahami tingkah laku manusia baik dengan pendekatan deskriptif maupun dengan pendekatan kausal, sebenarnya saat ini tidak lagi dilakukan penyelidikan sebab musabab kejahatan, karena sampai saat ini belum dapat ditentukan faktor penyebab pembawa resiko yang lebih besar atau lebih kecil dalam menyebabkan orang tertentu melakukan kejahatan, dengan melihat betapa kompleksnya perilaku manusia baik individu maupun berkelompok.²⁷

Ada dua faktor yang menyebabkan timbulnya kejahatan dalam diri manusia yaitu Faktor Endogen dan Eksogen. Faktor Endogen adalah dorongan yang terjadi dari dirinya sendiri bahwa kebenaran relatif bias menciptakan suatu sikap untuk mempertahankan pendapatnya dan fanatis yang berlebihan. Jika seorang tidak bijaksana dalam menanggapi masalah yang menyudutkan dirinya, maka kejahatan akan terjadi sebagai

²⁷ Soerjono Soekanto, *Sosiolog Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1990, hal.164

pelampiasan untuk menunjukkan dialah yang benar, sementara Faktor Eksogen adalah faktor yang tercipta dari luar dirinya, faktor inilah yang dikatakan cukup kompleks dan bervariasi. Kesenjangan sosial, kesenjangan ekonomi, ketidakadilan dan sebagainya, merupakan contoh penyebab terjadinya suatu tindak kejahatan yang berasal dari luar dirinya. Pengaruh sosial dari luar dirinya itu misalnya, ajakan teman, tekanan atau ancaman pihak lain, minuman keras, dan obat-obatan terlarang yang membuat ia tidak sadar, hawa nafsu yang kuat sehingga dapat menguasai segala fungsi hidup kejiwaan, pengaruh ekonomi misalnya karena keadaan yang serba kekurangan dalam kebutuhan hidup, seperti halnya kemiskinan akan memaksa seseorang untuk mencoba melakukan perbuatan jahat.²⁸

Perihal untuk melakukan percobaan kejahatan merupakan ketentuan umum hukum pidana, yang dimuat pada pasal 53 ayat (1).

Pasal 53 ayat (1) KUHP merumuskan :

Mencoba melakukan kejahatan dipidana, jika niat untuk itu telah ternyata dari adanya permulaan pelaksanaan, dan tidak selesainya permulaan pelaksanaan itu, bukan semata-mata disebabkan karena kehendak sendiri.

²⁸ Baharuddin, *Psikologi Pendidikan*, Ar-Ruzz Media, Jakarta, 2007, hal 67

Beberapa ahli menyatakan sebab-sebab orang melakukan tindak kejahatan :²⁹

- a) Kemiskinan merupakan penyebab dari revolusi dan kriminalitas (*Aristoteles*). Kemiskinan diartikan sebagai suatu keadaan dimana seseorang tidak sanggup memelihara dirinya sendiri sesuai dengan taraf-taraf kehidupan kelompok, dan juga tidak mampu memanfaatkan tenaga mental maupun fisiknya dalam kelompok.
- b) Kesempatan untuk menjadi pencuri (Sir Francis Bacon, 1600-an).
- c) Kehendak bebas, keputusan yang hedonistis dan kegagalan dalam melakukan kontak sosial (*Voltaire & Rousseau*, 1700-an).
- d) Atavistic trait atau sifat-sifat anti sosial bawaan sebagai penyebab perilaku kriminal (Cesare Lombroso, 1835-1909).
- e) Hukuman yang diberikan kepada pelaku tidak proporsional.

Hal tersebut berpotensi menyebabkan semakin tingginya angka kejahatan yang terjadi di masyarakat, sesuai dengan perkembangan zaman cara yang dilakukan pelaku semakin canggih dan menggunakan teknologi yang cukup tinggi, kejahatan yang

²⁹ <http://Pemicu Tindak Kejahatan.htm>. Diakses Tanggal 13 Oktober 2014

dilakukan pun semakin terorganisir dan cukup rapi sehingga menyulitkan pihak berwajib.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk menanggulangi kejahatan tersebut, namun kejahatan tidak pernah sirna dari muka bumi, bahkan semakin meningkat. Pada dasarnya setiap masyarakat yang telah maju pada masa modern ini berkepentingan untuk mengendalikan kejahatan dan mengurangi serendah mungkin angka kejahatan melalui berbagai alternatif penegakan hukum.³⁰

Kasus kejahatan yang terjadi di masyarakat saat ini sangat beragam jenisnya. Kasus kejahatan konvensional yang menjadi gangguan keamanan dan ketertiban masyarakat antara lain, pembunuhan, pencurian dengan kekerasan, perkosaan, pemerasan yang akhir-akhir ini marak terjadi khususnya di dalam angkutan umum.

Pengamat transportasi menyatakan, Dinas perhubungan tidak mampu bersikap tegas pada angkot-angkot yang nakal, karena selama ini selalu menerima suap dari pengelola angkutan umum. Angkutan umum menjadi bangkrut karena pungli, setorannya terlalu tinggi, jadi oknum tidak berani bertindak apa-apa. Tingginya tindak kriminal di angkutan umum terjadi karena buruknya sistem yang

³⁰ Widiyanti, Ninik dan Panji Anoraga, *Perkembangan Kejahatan Dan Masalahnya*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1987. hal. 58.

dibangun, baik oleh organisasi angkutan umum maupun pemerintah daerah melalui Dinas perhubungan. Penyebab kejahatan dikarenakan aspek kelembagaan kacau, pembinaan yang minim, rebutan kekuasaan, rebutan jalur, tapi pembinaan tidak pernah dilakukan. Dalam hal ini ada sebaiknya pemerintah melakukan pembinaan tidak hanya kepada organisasi atau pengelola angkutan umum, namun juga pembinaan kedisiplinan terhadap petugas Dinas Perhubungan agar tidak menerima suap. Menindaklanjuti hal tersebut diharapkan agar semua pihak dapat saling membantu dan bekerja sama dalam memperbaiki sistem yang dianggap bobrok ini agar menjadi lebih baik di masa mendatang.

Kasus kejahatan yang terjadi di dalam angkutan umum terbilang meningkat setiap tahun, kebanyakan para korbannya adalah wanita, karena wanita dianggap terlalu lemah dan takut akan ancaman. Tercatat kasus yang menghebohkan terjadi pada awal tahun 2011, dimana korbannya adalah seorang wanita remaja bernama Livia (19) anak semata wayang dari orang tuanya. Ia menjadi korban sebuah kejahatan pemerkosaan, perampokan dan pembunuhan dalam angkutan umum.

Menindaklanjuti hal tersebut para pelaku dapat diancam dengan pasal berlapis yang telah diatur dalam KUHP, yaitu pasal 285

jo pasal 362 jo Pasal 338.

Pasal 285 KUHP merumuskan :

Barang siapa dengan kekerasan atau ancaman kekerasan memaksa seorang wanita untuk bersetubuh dengan dia diluar perkawinan, diancam karena melakukan pemerkosaan.

Pasal 362 KUHP merumuskan :

Barang siapa mengambil barang sesuatu yang seluruhnya atau sebagian kepunyaan orang lain, dengan maksud untuk dimiliki secara melawan hukum diancam karena pencurian.

Pasal 338 KUHP merumuskan :

Barang siapa dengan sengaja merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan.

Sejak kejadian itu, berbagai media ramai memberitakan sejak kasusnya pertama terkuak, sebab itulah muncul isu keamanan perempuan dalam angkutan umum menjadi salah satu dari sekian prioritas yang harus dibenahi dalam masyarakat. Kaca mikrolet yang terlalu gelap dilarang, pemberian seragam dan kartu pengenalan pada supir angkutan umum serta tidak diperbolehkannya supir tembak mengemudikan angkot menjadi solusi agar kejadian yang sama tidak terulang kembali. Namun sayang, kejadian perampokan dan pemerkosaan perempuan dalam angkutan umum sejak saat itu malah

kian meningkat.³¹

Menurut kriminolog Universitas Indonesia (UI) Adrianus Meliala, kasus perkosaan di Indonesia terjadi setiap 36 jam sekali. Jika ditotalkan, dalam setiap 3 hari terjadi 2 kasus perkosaan. Peristiwa perkosaan kembali marak diangkat ke media ketika rentetan kasus perkosaan terjadi di dalam angkutan umum. Memandang persoalan ini secara lebih komprehensif terdapat beberapa motif dilakukannya pembunuhan atau pun pemerkosaan dalam angkutan umum, banyak hal bisa dari korban itu sendiri maupun dari segi pelaku, jika ditinjau dari segi korban setidaknya didapati ada 4 penyebab :

1. Penampilan/bentukan luar korban, seperti cara berpakaian korban yang merangsang syahwat; seperti rok mini, dan pakaian yang serba ketat. Hal ini di karenakan karena fitrah bagi seorang laki-laki yang bila melihat perempuan yang serba minim akan merangsang libidonya apalagi bagi laki- laki yang tidak dapat menjaga keimanannya.
2. Mengenakan perhiasan berlebih sehingga memberikan kesempatan dan rangsangan lebih besar pada diri pelaku.

³¹ http://kasus_livia_Awali_Hukuman_Mati_Pelaku_Tindak_Kejaharan_Angkutan_Umum, Diakses Tanggal 12 November 2014

3. Perilaku korban yang mudah dekat, akrab, bahkan cenderung gampang diajak pergi bersama dengan laki-laki sekalipun baru dikenalnya. seperti terjadi pada beberapa kasus perkosaan, ada korban yang baru mengenal peraku dari facebook atau telpon salah sambung, kemudian dia merespon dan mau diajak bertemu di suatu tempat dan terjadilah peristiwa perkosaan tersebut.
4. Situasi dan kondisi yang memungkinkan korban untuk bisa lebih leluasa dalam melakukan tindakan, seperti dalam keadaan sunyi.

Adapun motif dari segi pelakunya :

1. Pelaku dalam kondisi mabuk akibat menenggak minuman keras atau mengkonsumsi narkoba.
2. Pelaku terangsang karena melihat adegan porno baik dari film, iklan atau tampilan perempuan lain yang merangsang.
3. Pelaku dalam keadaan muncul gejala syahwatnya tapi tidak bisa memenuhi pada istri dan pasangannya.
4. Motif balas dendam dan kedengkian.
5. Himpitan ekonomi yang memaksa pelaku untuk bertindak lebih jauh dengan tidak memakai akal sehatnya.

Di sisi lain perlu juga ada tindakan lebih lanjut dan sistemik, seperti memperhatikan kondisi ekonomi sopir angkot yang kian memburuk yang tidak seberapa dan tuntutan perut serta pendidikan kadang memaksanya untuk melakukan hal-hal kriminal. Kemudian kadar keimanan yang kurang sehingga menghilangkan segala ketakutan kepada sang Khaliq hingga akhirnya ia melakukannya tanpa rasa takut dan ragu.

Jika ditinjau dari segi perempuannya mendapat tindakan yang melanggar asusila maka seharusnya ia bisa menjaga pergaulan dengan sesama laki-laki yang ada di angkutan umum, dan tidak berjalan di tengah kesunyian. Perempuan pada era sekarang ini banyak sekali yang keluar rumah untuk bekerja, hal ini dikarenakan tidak tercukupinya lowongan pekerjaan apalagi di daerah perkotaan, sehingga memaksa perempuan untuk keluar rumah bekerja layaknya laki-laki. Padahal di dalam sistem islam semua itu diatur dari mulai cara berpakaian dan menjaga pergaulan dengan yang bukan muhrim. Selain itu tidak ada kewajiban baginya untuk bekerja di luar rumah, karena islam memandang mencari nafkah itu berada di pundak laki-laki.

B. Proses Penegakan Hukum Terhadap- Kejahatan Dalam Angkutan Umum.

Penegakan hukum pada dasarnya dilakukan untuk menyasikan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap dalam sikap, tindakan sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan perdamaian pergaulan hidup.³² Hanya saja penegakan hukum di Indonesia selama ini lebih didominasi oleh cara berfikir secara positivistik-legalistik. Artinya, penegakan hukum lebih dipandang sebagai proses penegakan aturan semata. Penegakan hukum dalam arti luas mencakup kegiatan untuk melaksanakan dan menerapkan hukum serta melakukan tindakan hukum terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan hukum. Kegiatan penegakan hukum mencakup pula segala aktivitas yang dimaksudkan agar hukum sebagai perangkat kaidah normatif yang mengatur dan mengikat para subjek hukum dalam segala aspek kehidupan bermasyarakat dan bernegara benar-benar ditaati dan bersungguh-sungguh dijalankan sebagaimana mestinya. Dalam arti sempit penegakan hukum menyangkut kegiatan penindakan terhadap setiap pelanggaran atau penyimpangan terhadap

³² Soerjono Soekanto, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, UI-Press, Jakarta, 1983. hal.3.

peraturan perundang-undangan.³³

Masalah pemerkosaan di dalam angkutan umum tidak bisa dilepaskan dari peran pihak keamanan dan masyarakat. Aparat keamanan, dalam hal ini kepolisian, memiliki tanggung jawab untuk menciptakan rasa aman bagi masyarakat. Ketika terjadi pemerkosaan atau tindak kriminalitas lainnya yang menimpa masyarakat, berarti fungsi keamanan belum berjalan secara maksimal. Terjadinya tindak kejahatan di jalanan, khususnya di dalam angkot mulai dari pencopetan, penodongan, sampai pemerkosaan, menunjukkan bahwa aparat keamanan tidak selalu hadir di dalam mengamankan warganya. Masalah keamanan juga tidak bisa dilepaskan dari kepedulian dan peran serta masyarakat terhadap keamanan lingkungannya, termasuk terhadap keberadaan angkot.

Kepedulian dan peran serta masyarakat sangat membantu bagi pemberantasan tindak kriminalitas yang belakangan semakin marak terjadi di berbagai tempat, khususnya di dalam angkot sebagai moda transportasi yang menjadi tumpuan masyarakat. Dalam rangka meningkatkan keamanan di dalam angkot diperlukan peningkatan peran pihak keamanan dan masyarakat. Peran pihak keamanan harus dilakukan karena kemampuan bersikap adil menuntut keberanian

³³ AR. Mustopadidjaja, *Penegakan Hukum Dalam Era Pembangunan Berkelanjutan*, Denpasar, 2003, hal 7 .

mempraktikkan, bukan sekedar mengetahui keadilan.³⁴ Bahkan juga meliputi tugas dan tanggung jawabnya terhadap keberadaan angkot dan moda transportasi lainnya sehingga aman digunakan oleh masyarakat.

Pasal 141 ayat (1) UU Nomor 22 Tahun 2009 merumuskan bahwa :

Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Peran pihak keamanan adalah menegakkan peraturan dan hokum secara ketat dan konsisten terhadap semua angkot, sehingga betul-betul diikuti dan ditaati oleh para sopir. Apabila seseorang aparat yang profesional dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya melakukan tindakan yang tidak profesional dibawah standar profesinya sehingga menimbulkan kerugian (damage) terhadap orang lain sebagai akibat perbuatannya.³⁵ Selama ini sopir angkot tidak taat terhadap peraturan karena setiap pelanggaran bisa diselesaikan secara damai. Sementara peran masyarakat meliputi kebersamaan dan kepeduliannya terhadap kemungkinan terjadinya

³⁴ Quo Vadis, *Profesionalisme Hukum*, Pusat Pengembangan Etika Atma Jaya, Jakarta, 2005, hal 1.

³⁵ Mardjono Reksodiputro, *Reformasi Hukum Di Indonesia*, Departemen Kehakiman Dan HAM, 1999, hal. 73-87.

tindak kriminalitas, termasuk dalam memperhatikan terhadap keberadaan angkot yang menjadi kebutuhan masyarakat. Kekompakan dan kebersamaan di antara masyarakat, termasuk di antara penumpang angkot akan mempersempit ruang tindak kriminalitas.

Dengan semakin berkembangnya moda transportasi yang sekaligus menambah jumlah sopir angkot, maka diperlukan seleksi yang ketat terhadap sopir angkot. Salah satu cara menyeleksi adalah dengan pemeriksaan KTP bagi para sopir angkot. Dengan pemeriksaan KTP tersebut keberadaan sopir angkot lebih mudah teridentifikasi.

Identifikasi ini penting khususnya bagi pihak keamanan untuk mempermudah dalam melacak tindak kriminal yang dilakukan oleh para sopir angkot yang nakal. Dengan demikian, penumpang merasa lebih nyaman dan aman dalam memakai transportasi angkot yang semakin banyak jumlahnya.

sebagai salah satu kelengkapan moda transportasi adalah adanya Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), dan Izin Trayek. Dalam rangka meningkatkan tingkat keamanan dalam angkot, pihak keamanan harus secara berkala melakukan pemeriksaan terhadap SIM, STNK, dan Izin Trayek

angkot. Hal ini perlu dilakukan karena adanya perkembangan jumlah angkot yang semakin banyak yang memungkinkan semua orang menjadi sopir.

Dengan pemeriksaan SIM, selain identitas sopir angkot bisa diketahui, juga kemampuan dalam mengendarai mobil umum juga dapat dipertanggungjawabkan. Di samping itu, penumpang dapat terhindar dari hal-hal yang merugikan dalam perjalanan. Selama ini sudah ada operasi terhadap angkot yang memakai kaca gelap. Langkah ini bisa memperkecil kemungkinan terjadinya tindak kriminalitas karena bisa terlihat dari luar. Namun yang tidak kalah pentingnya adalah keberadaan lampu penerangan di dalam angkot yang harus dinyalakan pada malam hari. Hal ini terkait dengan potensi kejahatan yang terjadi pada malam hari, seringkali angkot tidak memiliki lampu penerangan, kalau pun ada cahayanya remang-remang. Karena itu, perlu diadakannya operasi pada malam hari untuk memastikan perlengkapan lampu penerangan mobil angkot dapat dinyalakan secara maksimal. Selama ini masyarakat atau penumpang angkot tidak mengetahui identitas sopir dan kepemilikan angkot yang ditumpanginya. Karena itu, perlu aturan ketat dan tegas kepada semua angkot untuk mencantumkan identitas diri sopir, nama dan alamat pemilik angkot yang ditaruh di depan dan terang,

sehingga terbaca jelas oleh penumpang. Tidak kalah pentingnya, adalah sosialisasi tentang pentingnya pencantuman dan perhatian penumpang terhadap identitas tersebut, untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan. Selama ini, walaupun ada identitas pengemudi seperti di dalam taksi, namun seringkali diabaikan oleh penumpang, sehingga sulit melacak terhadap keberadaan taksi tersebut ketika terjadi masalah. Dengan sering terjadinya tindak kriminalitas di malam hari, patroli kepolisian perlu lebih diintensifkan pada malam hari, khususnya di daerah-daerah yang selama ini dikenal rawan. Dengan operasi di malam hari, masyarakat bisa merasa lebih aman dan tenang bepergian di malam hari. Hal ini terkait dengan mobilitas kerja masyarakat dan sekitarnya yang berlangsung hampir 24 jam, termasuk di malam hari. Untuk keperluan sayur mayur misalnya, pasar justru ramai pada malam hari yang otomatis memerlukan angkutan umum, belum lagi para pekerja yang memang mendapatkan tugas pada malam hari, termasuk kaum perempuan, karena tugas dan pekerjaan yang harus dijalani kaum perempuan di malam hari, tidak jarang perempuan harus pulang malam. Hal ini sangat riskan bagi keamanan perempuan di tengah kecenderungan pelaku kejahatan yang sering menjadikan kaum perempuan sebagai obyek pelecehan. Karena itu, perusahaan yang

mempekerjakan perempuan seharusnya memberi waktu kerja pada siang hari, sementara untuk malam harinya ditugaskan pada pekerja pria. Bisa juga perusahaan menyediakan angkutan khusus bagi pekerja perempuan yang bekerja malam, sehingga mereka terhindar dari pelecehan seksual di malam hari, begitu juga bagi kaum perempuan yang mau keluar malam, seharusnya tidak sendirian, sehingga terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan. Keberadaan angkot tidak bisa dilepaskan dari para pemiliknya.

Pada kenyataannya kebanyakan angkot dioperasikan oleh orang lain atau bukan pemiliknya. Karena itu, peran pemilik angkot juga sangat menentukan terhadap kinerja para sopir. Para pemilik angkot harus menyerahkan angkotnya kepada orang-orang yang betul-betul memiliki kemampuan dalam mengendarai mobil dan memiliki identintas yang jelas.

Untuk memastikan hal tersebut, perlu dibuat peraturan yang lebih ketat bagi para pemilik angkot. Perlu sanksi pada pemilik angkot apabila sopir angkotnya melakukan tindak kejahatan atau pelanggaran lainnya. Dengan demikian, para pemilik angkot akan berhati-hati dan selektif dalam menyerahkan angkotnya pada orang lain. Keberadaan aturan dan hukum dalam kehidupan masyarakat dimaksudkan agar kehidupan bisa berjalan secara normal dan

fungsional. Bagi masyarakat yang bertindak menyimpang harus mendapatkan sanksi sesuai dengan tingkat kriminalitas yang dilakukannya. Hukuman ini dimaksudkan agar ada efek jera bagi para pelakunya. Begitu juga dengan tindak kriminalitas yang dilakukan oleh para sopir angkot harus mendapatkan hukuman yang setimpal. Dengan penegakan hukum yang konsisten bagi setiap pelanggaran, sedikit demi sedikit akan membuat efek jera dan akan mengurangi tindak kriminalitas di lingkungan para sopir angkot.

Tingginya tingkat kriminalitas menunjukkan rendahnya moralitas di kalangan masyarakat. Apalagi di tengah arus informasi yang datang dari berbagai media tanpa seleksi dan filterisasi menyebabkan masyarakat kehilangan pedoman nilai dan moral dan bertindak dan berperilaku. Karena itu, diperlukan penguatan pembinaan moral di lingkungan masyarakat, khususnya di kalangan masyarakat yang tingkat pendidikannya rendah dan belum banyak mendapatkan pembinaan mental, seperti di kalangan sopir angkot yang rata-rata tingkat pendidikannya rendah. Dengan pendidikan yang kurang, secara otomatis nilai-nilai moral yang mereka miliki juga minim. Untuk itu diperlukan pembinaan moral bagi para sopir angkot. Ada empat norma yang penting dalam penegakan hukum,

yaitu :³⁶

- a. Kemanusiaan
- b. Keadilan
- c. Kepatutarr
- d. Kejujuran

Kejahatan di dalam angkot tidak muncul dengan sendirinya.

Ada faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya tindak kriminaiitas, salah satunya adalah adanya peluang yang menyebabkan para pelaku tindak kejahatan mendapatkan kesempatan untuk melancarkan tindak kejahatannya.³⁷ Misalnya cara berpakaian maupun penampakan perhiasan atau harta benda lainnya yang berharga yang menyebabkan orang lain ingin bertindak merebutnya. Karena itu, masyarakat harus bersikap hati-hati dan menjaga diri dalam berpakaian saat berkendara.

Kalau perlu, ketika hendak menaiki angkutan umum semua perhiasan disimpan di tas atau tidak usah dipakai. Ini perlu ditekankan karena tidak jarang penumpang di angkutan umum berpakaian seronok dengan perhiasan yang dipakainya, begitu juga sebagian penumpang kadang memainkan handphone atau blackberry

³⁶ E. Sumaryono, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1995, hal. 115.

³⁷ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Penegakan Hukum di Indonesia*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1979, hal. 15

padahal tidak perlu.

Pada akhirnya, masalah keamanan masyarakat menjadi tanggung jawab bersama. Jumlah personel keamanan yang ada belum sebanding dengan jumlah penduduk. Menurut data Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB), jumlah ideal aparat kepolisian dengan masyarakat adalah 1:400, artinya satu polisi hadir di tengah 400 masyarakat. Sementara yang ada di Indonesia adalah 1:1.200³⁸ Dalam kondisi demikian, peran serta masyarakat dalam memelihara keamanan sangat diperlukan. Paling tidak ada kepedulian untuk bersama-sama menjaga agar tindak kriminalitas terus berkurang dari tahun ke tahun.

³⁸ <http://Perbandingsn Aparat Keamanan Dengan Masyarakat,htm>, Diakses Tanggal 19 November 2014

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan uraian pada bab-bab terdahulu, maka dalam Bab IV yang merupakan bab terakhir dalam skripsi ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum ialah faktor yang ada pada diri manusia itu sendiri yaitu Faktor Endogen (dorongan dari dalam dirinya sendiri) dimana pendapatnya dan fanatis yang berlebihan. Dan Faktor Eksogen (tercipta dari luar dirinya sendiri) seperti kesenjangan sosial, kesenjangan ekonomi, kurangnya ilmu pengetahuan, dan lemahnya iman.
2. Proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum dengan dilakukannya pembenahan yang lebih optimal dengan cara :
 - Melakukan patroli rutin di setiap titik rawan kejahatan.
 - Melakukan seleksi yang ketat terhadap sopir angkot.
 - Sosialisasi kepada masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.
 - Diberikannya sanksi yang tegas kepada pelaku kejahatan dalam angkutan umum.

B. Saran-saran

Kejahatan merupakan fenomena sosial yang tidak akan pernah ada habis-habisnya dalam sejarah manusia. Banyak upaya dilakukan untuk mencegah maupun menanggulangi dampak yang ditimbulkan oleh aksi kejahatan. Bahkan salah satu upaya untuk mencegah terjadinya kejahatan yakni dengan memberi hukuman/ pidana terhadap pelaku dari kejahatan itu. Namun demikian, setiap kejahatan dapat diatasi dengan pembenahan yang dimulai dari diri sendiri dengan cara meningkatkan keimanan terhadap tuhan YME, menjauhkan diri dari sifat keputus asaan, dan mau bekerja keras.

Jumlah personel keamanan yang ada di Indonesia tidaklah sebanding dengan jumlah penduduknya, maka dari itu diperlukannya partisipasi seluruh masyarakat untuk bersama-sama membantu dalam mengurangi terjadinya kejahatan dalam angkutan umum agar berkurang dari tahun ke tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- Andi Hamzah, *KUHP Dan KUHP*, Rineka Cipta, Jakarta, tanpa tahun.
- AR. Mustopadidjaja, *Penegakan Hukum Dalam Era Pembangunan Berkelanjutan*, Denpasar, 2003.
- A. Zainal Abidin, *Hukum Pidana*, Prapantja, Jakarta, 1982.
- AZ. Abidin Farid & A. Hamzah, *Bentuk-Bentuk Khusus perwujudan Delik dan Hukum Penitensier*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2006.
- E. Sumaryono, *Etika Profesi Hakim (Norma-Norma Bagi penegak Hukum)*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, 1995.
- H. Baharuddin, *Psikologi Pendidikan*, Jakarta, Ar-Ruzz Media, 2007.
- H.J.Van Schravendijk, *Pelajaran Tentang Hukum Pidana Indonesia*, JB. Wolters, Jakarta, 1995.
- Mardjono Reksodiputro, *Reformasi Hukum Di Indonesia*, Departemen Kehakiman dan HAM, 1999.
- Martiman Prodjohamidjojo, *Memahami Dasar-Dasar Hukum pidana Indonesia I*, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1996.
- Moelyatno, *Azas-Azas Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1987.
- Mr. Karni, *Ringkasan Tentang Hukum Pidana*, Penerbit Eresco, Jakarta, 1981.
- Muhammad Mustofa , *Kriminologi*, FISIP UI PRESS, Depok, 2007.
- P.A.F Lamintang, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Penerbit Sinar Biru, Bandung, 1990.
- Quo Vadis, *Profesionalisme Hukum*, Pusat Pengembangan Etika Atma Jaya, Jakarta, 2005.
- R. Tresna, *Azas-Azas Hukum Pidana*, PT. Tiara, Jakarta, 1959.
- Soerjono Soekanto, *Sosiolog Suatu Pengantar*, PT. Raja Grafindo persada,

Jakarta, 1990.

Suharto RM, *Hukum Pidana Materil, Unsur-Unsur obyektif sebagai Dasar Dakwaan, Edisi Kedua*, Sinar Grafika, Jakarta, 1996.

Sutrisno Hadi, *Metodelogi Research Jilid I*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, 1984.

Widiyanti, Ninik, dan Panji Anoraga, *Perkembangan Kejahatan dan Masalahnya*, Pradnya paramita, Jakarta, 1987.

Wirjono Prodjodikoro, *Tindak-Tindak pidana Tertentu Di Indonesia*, Penerbit Eresco, Jakarta, 1981.

SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : LIA KURNIA RIZKI

Tempat Tanggal Lahir : Palembang, 09 Juli 2015

Nim : 502011240

Program Studi : Ilmu Hukum

Program Kekhususan : Hukum Pidana

Menyatakan bahwa karya ilmiah / skripsi saya yang berjudul :

ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM AKUTAN UMUM

Adalah bukan merupakan karya tulis orang lain, baik sebagian maupun keseluruhan, kecuali dalam bentuk kutipan yang telah kami sebutkan sumbernya.

Demikian surat pernyataan ini kami buat dengan sebenar-benarnya dan apabila pernyataan ini tidak benar, kami bersedia mendapatkan sanksi akademis.

Palembang

2015

Yang menyatakan,



LIA KURNIA RIZKI

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

Lampiran : Outline Skripsi
Perihal : dan Penulisan Skripsi
Kepada :

Pembimbing Akademik Fakultas Hukum UMP
Di Palembang.

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **LIA KURNIA RIZKI**
NIM : **50 2011 240**
Program Kekhususan : **HUKUM PIDANA**

Pada semester genap tahun kuliah 2014 sudah menyelesaikan beban studi yang meliputi MKU, MKWU MKDH, MKWP, MKWT, MKPK, DAN MPK (150 SKS).

Dengan ini mengajukan permohonan untuk penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi dengan judul :

ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN UMUM

Demikianlah atas perkenan Bapak/Ibu saya ucapkan terima kasih.
Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Palembang,
Pemohon,

2014



LIA KURNIA RIZKI

Rekomendasi P.A. Ybs : *Barwa Mahasiswa yang bersangkutan*

Telas memenuhi syarat untuk menulis skripsi.

Pembimbing Akademik,



HENY MARLINA, SH. MH

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM**

REKOMENDASI DAN PEMBIMBING SKRIPSI

Nama : **LIA KURNIA RIZKI**
NIM : **50 2011 240**
Program Kekhususan : **HUKUM PIDANA**
Judul : **ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN
UMUM**

I. Rekomendasi Ketua Bagian :

- a. Rekomendasi : *judul dpt disempurnakan*
b. Usul Pembimbing : 1.
2. *Luil Maknun, SH. MH.*

Palembang, 2014

Ketua Bagian hukum Pidana



Luil Maknun, SH. MH.

II. Penetapan Pembimbing Skripsi Oleh Wakil Dekan I

1.
2. *Luil Maknun - SH - MH*

Palembang, 2014

Wakil Dekan I



Dr. SRI SULASTRI, SH., M.Hum

OUTLINE SKRIPSI

JUDUL : ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN UMUM

PERMASALAHAN :

1. Faktor-faktor apakah yang menyebabkan terjadinya kejahatan dalam angkutan umum?
2. Bagaimanakah proses penegakan hukum terhadap kejahatan dalam angkutan umum ?

BAB I PENDAHULUAN

- A. Latar Belakang.
- B. Rumusan Masalah
- C. Ruang Lingkup dan Tujuan
- D. Metode Penelitian
- E. Sistematika Penulisan

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

- A. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana
- B. Tinjauan Umum Mengenai Angkutan Umum
- C. Faktor-faktor Penegakan Hukum

BAB III PEMBAHASAN

- A. Faktor-faktor Apa Saja Yang Menyebabkan Terjadinya Kejahatan Dalam Angkutan Umum.
- B. Proses Penegakan Hukum Terhadap Kejahatan Dalam Angkutan Umum.

BAB IV PENUTUP

- A. Kesimpulan.
- B. Saran.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PALEMBANG
FAKULTAS HUKUM

KARTU AKTIVITAS BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA MAHASISWA : LIA KURNIA RIZKI

PEMBIMBING SKRIPSI

NOMOR POKOK : 50 2011 240

LUIL MAKNUN, SH. MH.

JURUSAN : ILMU HUKUM

PROG. KEKHUSUSAN : HUKUM PIDANA

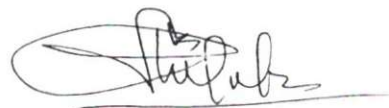
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS TINDAK KEJAHATAN DALAM ANGKUTAN UMUM.

KONSULTASI KE-	MATERI YANG DIBIMBING	PARAF PEMBIMBING	KET
1.	Ace out line lanjut ke proposal	L ₂ 4/9 2014	
2.	perbaikan proposal	L ₂ 18/9 2014	
3.	Ace proposal siap ikut seminar	L ₂ 25/9 2014	
4.	perbaikan proposal atau BAB I	L ₂ 7/10 14.	
5.	Ace BAB I lanjut ke BAB II	L ₂ 22/10 "1	
6.	perbaikan BAB III	L ₂ 18/11 2014	
7.	Ace BAB II lanjut ke BAB III & IV	L ₂ 28/11 2014	

KONSULTASI KE-	MATERI YANG DIBIMBING	PARAF PEMBIMBING	KET
8.	Perbaikan BAB III	L ₁ 19/12 2014	
9.	Ace BAB III perbaikan BAB IV	L ₁ 30/12 2014	
10.	Ace BAB IV lanjut ke Abstrak, kt. peng dll	L ₁ 15/1, 2015	
11	Ace keseluruhan boleh di-jilid sementara dan siap ikut ujian komprehensif.	L ₁ 3/2 2015	

CATATAN :
MOHON DIBERI WAKTU
MENYELESAIKAN SKRIPSI ...
BLN SEJAK TGL DIKELUARKAN/
DITETAPKAN

DIKELUARKAN DI : PALEMBANG
PADA TANGGAL : 3-02-2015
KETUA BAGIAN
HUKUM PIDANA



LUIL MAKNUN, SH. MH