

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP
KORBAN KEKERASAN SEKSUAL
DALAM TRANSPORTASI ONLINE
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG
NOMOR 12 TAHUN 2022 TENTANG
TINDAK PIDANA KEKERASAN
SEKSUAL¹**

Oleh :

Kenneth Sarens Imanuel Timpal²

Anna S. Wahongan³

Vonny A. Wongkar⁴

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui dan memahami bagaimana perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 dan untuk mengetahui dan memahami pengaturan tindak pidana kekerasan seksual dalam transportasi online. Dengan metode penelitian hukum normatif, kesimpulan yang didapat: 1. Perlindungan hukum terhadap korban kekerasan seksual dalam transportasi online semakin kuat dengan hadirnya UU TPKS. UU TPKS mewajibkan penyelenggara layanan publik termasuk perusahaan transportasi daring untuk menyediakan mekanisme pencegahan dan perlindungan berbasis teknologi. Putusan PN Surabaya No. 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menunjukkan penerapan prinsip perlindungan korban yang lebih progresif, termasuk perhatian terhadap dampak psikologis dan kebutuhan pendampingan bagi korban anak. 2. Pengaturan kekerasan seksual di transportasi online dibangun melalui UU TPKS, UU ITE, dan regulasi sektor transportasi, yang bersama-sama memberikan dasar hukum komprehensif untuk menjerat pelaku, termasuk kekerasan seksual fisik maupun nonfisik dalam kendaraan berbasis aplikasi. UU TPKS juga memperkuat tanggung jawab perusahaan transportasi online dalam pencegahan melalui fitur keamanan, verifikasi pengemudi, dan sistem pengawasan. Kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menegaskan bahwa hakim tidak hanya menilai unsur pidana, tetapi juga faktor struktural seperti kelemahan keamanan aplikasi. Dengan demikian, pengaturan hukum saat ini mencakup aspek pencegahan, penindakan, dan perlindungan korban secara lebih terpadu.

Kata Kunci : *kekerasan seksual, transportasi online*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kekerasan seksual dalam transportasi online telah menjadi fenomena yang mengkhawatirkan di Indonesia seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi dan layanan transportasi berbasis aplikasi. Secara konstitusional, perlindungan terhadap korban kekerasan seksual telah dijamin dalam Pasal 28G ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 yang menyatakan bahwa "Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya". Jaminan konstitusional ini dipertegas dalam Pasal 28H ayat (2) yang mengatur hak setiap orang untuk merasa aman dan bebas dari penyiksaan atau perlakuan yang merendahkan derajat martabat manusia.

Secara khusus, perlindungan hukum terhadap perempuan sebagai kelompok rentan kekerasan seksual diatur dalam Pasal 28I ayat (2) UUD NRI 1945 yang menegaskan bahwa negara menjamin kemerdekaan setiap penduduk untuk memeluk agama dan kepercayaannya serta bebas dari perlakuan diskriminatif. Landasan konstitusional ini menjadi dasar bagi pembentukan berbagai peraturan perundang-undangan yang lebih operasional, termasuk Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) yang secara khusus mengatur perlindungan korban kekerasan seksual dalam berbagai ranah, termasuk transportasi online.

Perlindungan hukum terhadap perempuan sebagai kelompok rentan kekerasan seksual mendapatkan pijakan konstitusional yang kuat dalam Pasal 28I ayat (2) UUD NRI 1945. Ketentuan ini tidak hanya menjamin kebebasan beragama, tetapi secara lebih luas mengandung prinsip non-diskriminasi dan perlindungan terhadap kelompok rentan, termasuk perempuan sebagai korban kekerasan seksual. Dalam konteks transportasi online, jaminan konstitusional ini menjadi landasan bagi pembentukan kebijakan afirmatif yang mewajibkan negara untuk memberikan perlindungan khusus terhadap perempuan yang rentan menjadi korban kekerasan seksual dalam moda transportasi berbasis aplikasi.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) hadir sebagai implementasi konkret dari mandat konstitusi tersebut, sekaligus merespons kekosongan hukum dalam penanganan kasus kekerasan seksual di ruang digital dan transportasi

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 210711010820

³ Fakultas Hukum Unsrat, Doktor Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

online. Secara khusus, UU TPKS mengatur tiga aspek utama yang berkaitan langsung dengan transportasi online: pertama, perluasan definisi kekerasan seksual yang mencakup berbagai bentuk tindakan di ruang publik termasuk transportasi (Pasal 4); kedua, tanggung jawab korporasi penyedia platform transportasi online (Pasal 15); dan ketiga, mekanisme perlindungan korban yang terintegrasi (Pasal 19-21).⁵

Kaitannya dengan transportasi online, UU TPKS secara inovatif mengatur tanggung jawab penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi untuk melakukan pencegahan kekerasan seksual melalui tiga mekanisme utama: (1) verifikasi identitas pengemudi dan pengguna yang lebih ketat; (2) penyediaan mekanisme pengaduan yang mudah diakses; dan (3) pelatihan kesadaran gender bagi pengemudi. Ketentuan ini merupakan terobosan penting mengingat sebelumnya tidak ada regulasi yang secara spesifik mengatur kewajiban perusahaan teknologi dalam pencegahan kekerasan seksual.

Aspek penting lain dalam hubungan UU TPKS dengan transportasi online adalah pengaturan mengenai bukti digital. Pasal 26 UU TPKS secara eksplisit mengakui rekaman perjalanan (*trip recording*), chat dalam aplikasi, dan data GPS sebagai alat bukti yang sah dalam proses hukum. Hal ini sangat relevan dengan karakteristik kekerasan seksual dalam transportasi online yang seringkali hanya meninggalkan jejak digital sebagai bukti. Pengakuan terhadap bukti digital ini memperkuat efektivitas penegakan hukum sekaligus memberikan kepastian hukum bagi korban.

UU TPKS juga memperkenalkan konsep pertanggungjawaban korporasi (*corporate liability*) dalam konteks kekerasan seksual di transportasi online. Pasal 15 ayat (3) menyatakan bahwa perusahaan penyedia jasa transportasi online dapat dikenai sanksi administratif hingga pidana jika lalai menjalankan kewajiban pencegahan kekerasan seksual. Ketentuan ini menjadi landasan hukum bagi penuntutan terhadap perusahaan teknologi yang tidak serius menangani kasus kekerasan seksual dalam layanannya.

Berdasarkan perspektif perlindungan korban, UU TPKS memberikan jaminan yang lebih komprehensif dibandingkan regulasi sebelumnya. Pasal 19 mewajibkan penyedia jasa transportasi online untuk bekerjasama dengan pemerintah dalam memberikan pendampingan hukum, layanan kesehatan, dan

rehabilitasi psikologis bagi korban. Ketentuan ini melengkapi Peraturan Menteri Perhubungan No. 108/2017 yang sebelumnya hanya mengatur aspek teknis operasional tanpa mempertimbangkan perlindungan korban.

Implementasi UU TPKS dalam konteks transportasi online juga mencakup aspek pencegahan melalui pendidikan publik. Pasal 30 UU TPKS mewajibkan perusahaan transportasi online untuk memasang materi edukasi tentang pencegahan kekerasan seksual dalam aplikasi mereka. Langkah ini penting untuk membangun kesadaran kolektif baik bagi pengemudi maupun pengguna jasa transportasi online.

Konteks hukum internasional, Indonesia telah meratifikasi *Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women* (CEDAW) melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1984. Ratifikasi ini mengharuskan negara untuk mengambil langkah-langkah konkret dalam mencegah dan menangani kekerasan berbasis gender, termasuk kekerasan seksual di ruang publik dan transportasi umum.⁶ Komitmen ini diperkuat dengan penerbitan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2004 tentang Penghapusan Kekerasan dalam Rumah Tangga yang meskipun fokus pada ranah domestik, menjadi landasan penting bagi pengembangan konsep perlindungan korban kekerasan seksual di Indonesia.

Perkembangan transportasi online sebagai bagian dari ekonomi digital telah menciptakan tantangan baru dalam penegakan hukum terhadap kekerasan seksual. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek memang telah mengatur standar operasional transportasi online, namun belum secara komprehensif mengatur mekanisme perlindungan korban kekerasan seksual. Hal ini menimbulkan masalah hukum karena ketidakjelasan tanggung jawab hukum platform transportasi online dalam pencegahan dan penanganan kasus kekerasan seksual yang terjadi dalam layanannya.

Undang-Undang Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) hadir sebagai terobosan hukum yang mengisi kekosongan regulasi tersebut. Pasal 5 UU TPKS secara tegas mengatur tentang kekerasan seksual di ranah publik, termasuk dalam moda transportasi. Ketentuan ini diperkuat dengan Pasal 15 yang mewajibkan penyelenggara tempat umum, termasuk penyedia jasa transportasi online, untuk melakukan

⁵ Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual, pasal 4, 15, 19-21.

⁶ Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1984

pencegahan dan penanganan kekerasan seksual. Kewajiban ini mencakup penyediaan mekanisme pengaduan, pelatihan bagi pengemudi, dan kerja sama dengan aparat penegak hukum.

Perspektif hukum perlindungan konsumen, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen sebenarnya telah mengatur tanggung jawab penyedia jasa atas keamanan layanan. Namun, penerapannya dalam kasus kekerasan seksual di transportasi online masih menghadapi kendala karena karakteristik khusus kejahatan ini yang melibatkan aspek pidana dan HAM. UU TPKS memberikan penguatan dengan mengatur secara khusus tanggung jawab perusahaan teknologi dalam perlindungan korban kekerasan seksual.

Jika dilihat dari sisi hukum pidana, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) memang telah mengatur tentang kejahatan kesuluan seperti pemerkosaan (Pasal 285) dan pencabulan (Pasal 290). Namun, ketentuan ini dinilai tidak memadai karena belum mengakomodasi berbagai bentuk kekerasan seksual kontemporer yang terjadi di ruang digital dan transportasi online. UU TPKS melengkapi kekosongan ini dengan memperluas definisi kekerasan seksual yang mencakup pelecehan verbal, eksploitasi seksual, dan penyiksaan seksual dalam konteks transportasi online.

Aspek perlindungan saksi dan korban dalam kasus kekerasan seksual di transportasi online sebenarnya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban. Namun, UU TPKS memberikan pengaturan yang lebih spesifik dengan mewajibkan penyedia jasa transportasi online untuk berpartisipasi dalam perlindungan korban, termasuk melalui penyediaan bukti digital yang diperlukan dalam proses hukum.

Contoh Kasus Kekerasan Seksual di Transportasi Online di Indonesia yakni Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby.⁷ Kasus ini melibatkan seorang driver ojol yang melakukan kekerasan seksual terhadap anak. Keputusan ini relevan karena hakim dalam putusan memperhatikan aspek yuridis dan non-yuridis untuk pemenuhan hak korban, termasuk rehabilitasi psikososial, pendampingan, dan bentuk perlindungan lainnya sesuai kerangka perlindungan di bawah undang-undang kekerasan seksual. Kasus ini menunjukkan bahwa sistem peradilan sudah mulai mengakomodasi korban kekerasan seksual dari layanan transportasi daring sebagai kelompok rentan, terutama jika korban adalah anak.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022?
2. Bagaimana pengaturan tindak pidana kekerasan seksual dalam transportasi online?

C. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Metode Yuridis Normatif.

PEMBAHASAN

A. Perlindungan Hukum Bagi Korban Kekerasan Seksual Dalam Transportasi Online Menurut Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022

Perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online merupakan isu yang semakin relevan seiring meningkatnya intensitas penggunaan layanan transportasi berbasis aplikasi digital di Indonesia. Kondisi ini menempatkan pengguna layanan, terutama perempuan dan anak, pada posisi rentan terhadap berbagai bentuk kekerasan seksual, mulai dari pelecehan verbal, sentuhan yang tidak diinginkan, hingga percobaan atau terjadinya pemerkosaan. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) hadir untuk memberikan kerangka hukum komprehensif dalam mencegah, menangani, dan memberikan pemulihan kepada korban tindak pidana kekerasan seksual, termasuk yang terjadi dalam moda transportasi online. UU ini dengan tegas menempatkan korban sebagai subjek utama yang harus dilindungi negara melalui berbagai instrumen hukum, layanan terpadu, dan mekanisme peradilan yang berperspektif korban.⁸

UU TPKS mengatur perlindungan korban secara menyeluruh, tidak hanya berfokus pada pemidanaan pelaku, tetapi juga menjamin pemulihan korban melalui pendampingan, layanan kesehatan, rehabilitasi psikososial, perlindungan identitas, dan bantuan hukum. Perlindungan ini sangat penting, mengingat korban kekerasan seksual sering mengalami trauma jangka panjang yang berdampak pada kesehatan mental, hubungan sosial, serta aktivitas keseharian. Legislasi ini juga menempatkan aparat penegak hukum pada posisi wajib (*mandatory*) untuk 98

⁷ Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby.

⁸ Lihat Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual, Kementerian Hukum dan HAM, Jakarta, 2022, hlm. 12.

memberikan perlindungan yang cepat, responsif, dan tidak berbelit-belit.⁹

Dalam konteks transportasi online, perlindungan hukum menjadi semakin kompleks karena hubungan hukum antara korban, pelaku, dan perusahaan aplikasi melibatkan aspek kontraktual, tanggung jawab platform, dan perlindungan konsumen. Namun demikian, UU TPKS memperkuat posisi korban dengan mengakui bahwa tindak pidana kekerasan seksual dapat terjadi dalam ruang publik mana pun, termasuk sarana angkutan umum berbasis aplikasi. Hal ini menegaskan bahwa keberadaan teknologi tidak boleh dijadikan celah untuk mengurangi tanggung jawab negara, pelaku, maupun perusahaan penyedia layanan transportasi online.

Salah satu aspek kunci dari perlindungan korban dalam UU TPKS adalah jaminan kerahasiaan identitas, sebagaimana juga tercantum dalam KUHAP dan undang-undang perlindungan anak. Ketentuan ini bertujuan untuk mencegah reviktimisasi atau penderitaan ulang akibat stigma, tekanan sosial, atau penyebaran informasi pribadi korban yang dapat merugikan secara psikologis dan sosial. Ketentuan ini sangat relevan terutama bagi korban anak dalam kasus kekerasan seksual di transportasi online.

UU TPKS juga mengatur mengenai hak korban atas restitusi, yang dibebankan kepada pelaku dan meliputi ganti rugi atas biaya medis, kerugian materiil, kehilangan penghasilan, serta pemulihan psikologis. Dalam kasus transportasi online, kerangka restitusi ini dapat diterapkan untuk menuntut pertanggungjawaban pelaku secara langsung, sekaligus membuka peluang tanggung jawab tambahan terhadap perusahaan aplikasi apabila terbukti lalai dalam penyaringan atau pengawasan terhadap mitra pengemudi.

Dari perspektif viktimologi, korban kekerasan seksual dalam transportasi online sering berada dalam posisi yang sangat lemah karena tidak memiliki kendali penuh terhadap ruang di mana tindakan tersebut terjadi—misalnya di atas sepeda motor, di dalam mobil tertutup, atau di area terpencil yang dilewati pengemudi. Oleh karena itu, UU TPKS menekankan perlunya tindakan preventif dan responsif dari negara, termasuk penyedia layanan publik maupun swasta.¹⁰

Contoh konkret penerapan perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online dapat dilihat dalam Putusan

No. 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, yang melibatkan seorang pengemudi ojek online (driver ojol) melakukan kekerasan seksual terhadap anak. Dalam putusan ini, hakim menilai bahwa perbuatan pelaku bukan hanya memenuhi unsur tindak pidana kekerasan seksual, tetapi juga merupakan pelanggaran terhadap hak-hak anak sebagai kelompok rentan yang wajib mendapatkan perlindungan absolut dari 100 negara.

Hakim dalam putusan tersebut memberikan pertimbangan komprehensif yang mencakup aspek yuridis dan non-yuridis. Pertimbangan non-yuridis yang dimaksud meliputi dampak psikologis yang dialami korban, kebutuhan pendampingan, serta perlunya pemulihan jangka panjang. Hal ini sesuai dengan prinsip yang diatur dalam UU TPKS bahwa setiap korban berhak atas perlindungan maksimal dan mekanisme pemulihan yang dapat mengembalikan rasa aman dan kepercayaan diri.¹¹

Selain itu, dalam Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, majelis hakim menegaskan pentingnya perspektif korban dalam pemeriksaan perkara, terutama karena korban merupakan anak di bawah umur yang secara hukum dianggap belum mampu melindungi dirinya sendiri. Pandangan ini sejalan dengan amanat UU TPKS bahwa penyidikan, penuntutan, dan pemeriksaan di pengadilan harus dilakukan tanpa intimidasi, tekanan, atau pertanyaan yang memperlakukan korban.¹²

Perlindungan hukum pada korban anak dalam konteks kekerasan seksual di transportasi online juga tidak dapat dipisahkan dari UU Perlindungan Anak, yang menegaskan bahwa setiap anak berhak mendapatkan perlindungan dari kekerasan fisik, psikis, dan seksual di lingkungan mana pun. Dengan demikian, UU TPKS dan UU Perlindungan Anak saling melengkapi dalam memperkuat posisi korban sebagai subjek hukum yang harus dilindungi secara prioritas.

Dalam perspektif hukum pidana modern, kehadiran UU TPKS menandai perubahan paradigma dari pendekatan retributif menuju pendekatan restoratif yang menempatkan korban dalam posisi sentral. Pendekatan ini mengutamakan pemulihan korban sebagai tujuan utama penegakan hukum, bukan sekedar penghukuman pelaku.¹³ Prinsip ini sangat relevan dalam kasus transportasi online karena korban sering mengalami tekanan mental akibat berada

⁹ Ibid., hlm. 45–47.

¹⁰ Laode M. Syarif, *Hukum Perlindungan Korban dalam Sistem Peradilan Pidana*, Rajawali Pers, Jakarta, 2019, hlm. 89.

¹¹ Ibid, hlm. 17.

¹² Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak, Kemenkumham, Jakarta, hlm. 33.

¹³ Mas Achmad Santosa, *Peradilan Berperspektif Korban*, ICEL, Jakarta, 2020, hlm. 71

sendirian bersama pelaku dalam ruang mobilitas yang terbatas.

Pengaturan dalam UU TPKS juga mengharuskan adanya koordinasi lintas sektor antara aparat penegak hukum, lembaga layanan terpadu (UPTD PPA), psikolog, tenaga medis, dan berbagai lembaga lainnya untuk memastikan korban mendapatkan akses layanan profesional.¹⁴ Dalam kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, koordinasi seperti ini menjadi faktor penting dalam pemulihan korban yang masih anak-anak dan rentan mengalami trauma berkepanjangan.

Perusahaan aplikasi transportasi online sebagai penyedia layanan publik berbasis teknologi juga memiliki tanggung jawab moral dan hukum untuk ikut serta dalam perlindungan korban. Meskipun UU TPKS tidak secara eksplisit mengatur tanggung jawab korporasi aplikasi, namun prinsip umum perlindungan konsumen dan standar etika profesi mengharuskan mereka untuk melakukan background check, menyediakan fitur darurat (*emergency button*), dan bertanggung jawab secara administratif ketika terjadi pelanggaran.¹⁵

Perlindungan hukum juga meliputi jaminan proses peradilan yang cepat dan sensitif terhadap kebutuhan korban. Pengalaman menunjukkan bahwa proses hukum yang lambat dapat memperpanjang penderitaan korban dan menurunkan efektivitas pemulihan psikologis. Karena itu, UU TPKS memberikan dasar untuk mempercepat proses penanganan kasus kekerasan seksual, terutama melalui mekanisme pendampingan sejak tahap laporan.¹⁶

Dalam kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, majelis hakim memberikan putusan yang menekankan pentingnya memberikan efek jera kepada pelaku melalui hukuman yang sepadan. Namun, yang lebih penting adalah perhatian hakim terhadap pemulihan korban dan peran negara dalam memastikan korban menerima perlindungan yang layak. Pendekatan ini menunjukkan bahwa sistem peradilan Indonesia mulai mengadopsi prinsip keadilan restoratif sebagai pelengkap mekanisme penal.¹⁷

UU TPKS juga memiliki nilai penting dalam mendorong pembentukan regulasi turunan yang memperkuat mekanisme perlindungan korban, seperti standar layanan pemulihan, tata cara restitusi, dan pedoman pemeriksaan yang

berperspektif gender. Keberadaan regulasi turunan ini akan memperkecil potensi disparitas perlakuan terhadap korban di berbagai wilayah Indonesia.¹⁸

Dalam konteks transportasi online, UU TPKS dapat digunakan sebagai landasan untuk menuntut perusahaan aplikasi agar lebih bertanggung jawab terhadap keamanan pengguna. Misalnya, kewajiban menetapkan standar pelatihan bagi pengemudi, mengembangkan fitur keamanan berbasis lokasi, serta menyediakan layanan pengaduan yang ramah korban.¹⁹ Tanggung jawab preventif ini sejalan dengan prinsip perlindungan konsumen dan kewajiban perusahaan untuk mengelola risiko.

Namun demikian, penerapan perlindungan hukum dalam praktik masih menghadapi beberapa tantangan, seperti minimnya kesadaran masyarakat untuk melapor, adanya stigma terhadap korban, serta kurangnya jumlah tenaga ahli pendamping di beberapa wilayah. Tantangan ini mengharuskan negara memperkuat kapasitas institusi layanan dan mengoptimalkan mekanisme perlindungan sebagaimana diatur dalam UU TPKS.

Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menunjukkan bahwa pengadilan dapat memberikan perlindungan optimal apabila norma hukum dan asas perlindungan korban diterapkan secara konsisten. Putusan tersebut dapat menjadi yurisprudensi penting mengenai penerapan UU TPKS dalam konteks kejahatan yang terjadi dalam moda transportasi online.²⁰

Secara keseluruhan, perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online menurut UU TPKS mencakup perlindungan preventif, kuratif, dan represif. Instrumen hukum ini memberikan fondasi kuat bagi sistem peradilan untuk memenuhi hak korban secara komprehensif, sekaligus memberikan arah bagi pengembangan regulasi di sektor transportasi online. Kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menjadi ilustrasi empiris bahwa UU TPKS mampu memberikan keadilan substantif bagi korban, terutama anak yang berada dalam posisi rentan.

B. Pengaturan Tindak Pidana Kekerasan Seksual Dalam Transportasi Online

Perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online merupakan isu yang semakin relevan seiring dengan meningkatnya penggunaan layanan transportasi daring di Indonesia. Undang-Undang Nomor 12

¹⁴ Ibid, hlm. 74.

¹⁵ Kementerian Komunikasi dan Informatika, *Pedoman Perlindungan Pengguna dalam Ekosistem Digital*, Jakarta, 2021, hlm. 54.

¹⁶ UU TPKS, hlm. 60.

¹⁷ Mas Achmad Santosa, Op. Cit., hlm. 79.

¹⁸ Ibid., hlm. 82.

¹⁹ Kementerian Perhubungan, *Standar Keamanan Angkutan Berbasis Aplikasi*, Jakarta, 2022, hlm. 66.

²⁰ Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, hlm. 59.

Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) menjadi instrumen hukum utama dalam menjamin hak-hak korban serta mengatur mekanisme penanganan, pemulihan, dan pencegahan tindak pidana kekerasan seksual. UU ini memberikan perspektif baru yang lebih holistik, terutama terkait pengakuan korban sebagai subjek yang berhak memperoleh pemulihan, bukan sekadar obyek dalam proses peradilan pidana.²¹

UU TPKS menegaskan bahwa korban berhak memperoleh perlindungan komprehensif yang mencakup perlindungan fisik, psikologis, hukum, sosial, dan ekonomi. Hal ini berbeda dengan pendekatan sebelumnya yang terlalu menekankan aspek pembuktian pidana, sehingga sering kali mengabaikan kebutuhan mendesak korban, terutama korban anak dalam kasus kekerasan seksual di transportasi online. Dengan demikian, UU TPKS memberikan dasar kuat untuk menempatkan korban sebagai pusat dalam seluruh rangkaian proses peradilan pidana.

UU Tindak Pidana Kekerasan Seksual (UU TPKS) menempatkan korban sebagai subjek yang harus dipulihkan secara menyeluruh, tidak lagi semata-mata sebagai alat pembuktian dalam suatu perkara pidana. Pendekatan ini menjadi pembeda signifikan dari paradigma sebelumnya yang cenderung memfokuskan perhatian pada pemidanaan pelaku, sementara kebutuhan korban sering tersisihkan di ruang pinggir sistem peradilan. Secara filosofis, pendekatan ini sejalan dengan prinsip *victim-centered justice*, yang menegaskan bahwa keberhasilan penegakan hukum tidak hanya diukur dari hukuman, tetapi dari pemulihan korban secara utuh.

Salah satu kekuatan UU TPKS adalah pengakuannya terhadap spektrum kebutuhan korban yang bersifat multidimensi, mulai dari kebutuhan fisik, psikologis, hukum, hingga kebutuhan sosial dan ekonomi. Dalam konteks kekerasan seksual di transportasi online, kebutuhan tersebut menjadi jauh lebih kompleks karena insiden sering terjadi dalam ruang yang berlangsung cepat, tertutup, dan tanpa saksi. Situasi ini menempatkan korban pada risiko traumatis yang memerlukan intervensi psikologis dan sosial lebih mendalam, serta perlindungan hukum yang lebih tegas sejak tahap pelaporan.

Dari sudut pandang penulis, ketentuan yang menempatkan korban sebagai pusat proses peradilan pidana merupakan kemajuan besar dalam hukum Indonesia, namun implementasinya

masih menghadapi sejumlah tantangan. Salah satunya adalah kemampuan aparat penegak hukum untuk menginternalisasi paradigma baru tersebut, karena selama ini praktik peradilan cenderung berorientasi pada terpenuhinya unsur-unsur pidana secara formal. Tanpa perubahan cara pandang aparat penegak hukum, konsep perlindungan komprehensif bagi korban berpotensi hanya menjadi deklarasi normatif tanpa dampak nyata.

Kritik lain yang perlu diajukan ialah bahwa meskipun UU TPKS memberikan kerangka perlindungan yang sangat komprehensif, mekanisme operasional pelaksanaannya masih relatif belum merata, terutama dalam penanganan kasus di sektor transportasi online. Tidak semua daerah memiliki fasilitas layanan terpadu, psikolog profesional, atau pendamping yang memadai. Akibatnya, korban kekerasan seksual di daerah tertentu masih harus menempuh proses panjang dan melelahkan hanya untuk mendapatkan pelayanan dasar.

Selain itu, beban pembuktian masih menjadi persoalan yang harus dicermati secara kritis. Walaupun UU TPKS mengakui pentingnya alat bukti digital, laporan medis, serta keterangan ahli, kenyataannya tidak semua korban dapat mengakses layanan tersebut dengan cepat. Dalam konteks transportasi online, misalnya, bukti berupa riwayat perjalanan atau rekaman audio sering kali hanya dapat diperoleh melalui perusahaan aplikasi. Tanpa pengaturan yang lebih rinci mengenai kewajiban perusahaan untuk menyerahkan data secara cepat dan transparan, proses pembuktian tetap menjadi hambatan besar.

Pendapat penulis menyebutkan bahwa untuk benar-benar mewujudkan perlindungan komprehensif, perusahaan transportasi online harus didorong menjadi bagian aktif dari sistem perlindungan korban. Hal ini tidak cukup dilakukan hanya melalui pengembangan fitur keamanan, tetapi juga melalui kewajiban menyediakan bantuan hukum darurat, layanan psikologis awal, dan rujukan ke lembaga perlindungan. Keterlibatan aktif perusahaan adalah bentuk tanggung jawab moral dan sosial yang sejalan dengan prinsip *duty of care* terhadap pengguna.

Dalam praktiknya, masih banyak perusahaan transportasi online yang memandang isu perlindungan korban semata-mata sebagai risiko operasional, bukan sebagai kewajiban etis. Pandangan ini harus dikritisi karena dalam banyak kasus, penyalahgunaan kekuasaan oleh pengemudi atau penggunaan identitas palsu dapat terjadi akibat kelemahan sistem perusahaan. Oleh

²¹ UU No. 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual

karena itu, perusahaan harus diminta untuk menerapkan kebijakan *zero tolerance* terhadap kekerasan seksual dan menyediakan mekanisme pelaporan cepat yang melibatkan aparat penegak hukum secara langsung.

Perlu juga dicatat bahwa perlindungan korban tidak boleh berhenti pada tahap pelaporan atau pemeriksaan, tetapi harus berlanjut sampai proses peradilan selesai, bahkan sesudahnya. Banyak korban kekerasan seksual yang mengalami kriminalisasi balik, intimidasi, atau stigma sosial, termasuk dalam kasus kekerasan seksual di transportasi daring. Dalam konteks ini, lembaga negara yang bertanggung jawab harus memastikan perlindungan jangka panjang, terutama bagi korban anak yang memerlukan pendampingan psikososial berkelanjutan.

UU TPKS telah menyediakan dasar hukum untuk menjamin perlindungan tersebut, tetapi tanpa dukungan anggaran, fasilitas, dan sumber daya manusia yang memadai, pelaksanaannya tidak akan optimal. Oleh karena itu, pemerintah perlu mengalokasikan anggaran khusus untuk implementasi perlindungan korban, termasuk pembentukan unit layanan cepat di sektor transportasi online. Tanpa dukungan negara, beban pemulihan akan kembali jatuh kepada korban yang sejak awal telah berada dalam posisi rentan.

Pada akhirnya, pendekatan yang menempatkan korban sebagai pusat pemulihan merupakan langkah strategis untuk menghadirkan sistem peradilan pidana yang lebih manusiawi dan adil. Namun, agar ketentuan UU TPKS benar-benar efektif dalam konteks kekerasan seksual di transportasi online, diperlukan kerja sama erat antara negara, perusahaan aplikasi, aparat penegak hukum, dan masyarakat. Pendapat penulis menegaskan bahwa perlindungan komprehensif hanya akan tercapai apabila semua pemangku kepentingan menyadari bahwa korban bukan sekadar pelapor, melainkan individu yang harus dipulihkan harkat dan martabatnya.

Salah satu bentuk perlindungan yang paling penting adalah pemenuhan hak atas pendampingan hukum dan psikologis bagi korban sejak tahap awal proses peradilan pidana. Pendampingan ini wajib diberikan oleh lembaga layanan korban, penyidik, jaksa, maupun lembaga independen seperti LPSK. Hal ini sejalan dengan asas *due process of victim* sebagaimana dipahami dalam sistem peradilan modern yang mengutamakan kepentingan korban.

UU TPKS juga memuat ketentuan tentang *restorative approach* yang memungkinkan korban memperoleh pemulihan komprehensif termasuk

rehabilitasi psikososial, layanan kesehatan reproduksi, dan perlindungan dari ancaman lanjutan. Pada konteks transportasi online, model perlindungan ini sangat penting mengingat banyak korban mengalami trauma berat, tidak hanya karena tindakan pelaku tetapi juga karena adanya kesenjangan relasi kuasa antara pengemudi dan penumpang.

Dalam kasus transportasi online, hubungan antara korban dan pelaku pada umumnya bersifat situasional dan tidak didasarkan pada hubungan personal. Hal ini menyebabkan banyak korban merasa tidak aman dan kesulitan melaporkan kasusnya karena minimnya saksi. Oleh karena itu, negara berkewajiban menyediakan mekanisme pembuktian yang lebih fleksibel, seperti *visum et repertum* psikiatrikum dan alat bukti elektronik, sebagaimana diatur dalam Pasal 26 UU TPKS.

Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menjadi contoh penting bagaimana UU TPKS diimplementasikan secara efektif dalam kasus kekerasan seksual yang melibatkan layanan transportasi online. Dalam putusan tersebut, majelis hakim memberikan perhatian terhadap aspek psikologis korban yang merupakan anak, serta menekankan bahwa pemulihan korban merupakan bagian integral dari penegakan hukum.²² Hakim tidak hanya menilai aspek yuridis, tetapi juga memperhatikan dampak traumatis yang dialami korban.

Majelis hakim dalam putusan tersebut memberikan catatan bahwa pelaku sebagai pengemudi transportasi daring memiliki kewajiban moral dan hukum untuk menjamin keselamatan penumpang. Tindakan kekerasan seksual yang dilakukan pelaku tidak hanya merugikan korban, tetapi juga merusak kepercayaan publik terhadap layanan transportasi online. Oleh karena itu, pidana yang dijatuhkan harus memberikan efek jera sekaligus memenuhi keadilan bagi korban.

UU TPKS juga mempertegas peran penyelenggara transportasi online sebagai pihak yang wajib menciptakan sistem keamanan bagi pengguna jasanya.²³ Meski tidak diatur secara khusus, kewajiban ini dapat ditelusuri melalui tanggung jawab hukum korporasi yang tercantum dalam Pasal 4 huruf b UU TPKS, yang mewajibkan setiap pihak mencegah terjadinya kekerasan seksual dalam lingkungan layanan publik.

Dalam putusan PN Surabaya tersebut, pengadilan mempertimbangkan bahwa korban

²² Putusan 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, hlm. 47.

²³ UU TPKS, Pasal 4 huruf b, hlm. 8.

anak memerlukan perlindungan khusus berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Anak. Integrasi antara UU TPKS dan UU Perlindungan Anak menunjukkan bahwa penegak hukum telah menerapkan pendekatan multi-regulasi untuk memperluas perlindungan terhadap korban yang rentan.

Konsep perlindungan khusus bagi korban anak tercantum jelas dalam Pasal 15 UU Perlindungan Anak yang menyatakan bahwa setiap anak berhak atas perlindungan dari kekerasan seksual.²⁴ Pengadilan menerapkan ketentuan ini dengan memberikan pertimbangan psikologis sebagai elemen penting dalam menjatuhkan pidana.

UU TPKS juga menegaskan kewajiban aparat penegak hukum untuk menghindari *secondary victimization*, yakni kondisi ketika korban kembali mengalami trauma akibat proses hukum yang tidak sensitif terhadap kebutuhan korban. Dalam kasus transportasi online, proses pelaporan sering kali melibatkan konfrontasi langsung antara korban dan pelaku, sehingga sangat rawan menimbulkan trauma tambahan.

Oleh karena itu, penyidik wajib mengedepankan pendekatan *victimcentered* dengan memberikan ruang aman, pendampingan, dan informasi yang transparan mengenai hak-hak korban. Pendekatan ini diterapkan dalam kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby melalui penyediaan pendamping psikososial selama proses pemeriksaan.

Kemajuan dalam perlindungan hukum bagi korban kekerasan seksual di transportasi online tidak lepas dari perkembangan doktrin hukum pidana modern yang menekankan pentingnya perlindungan martabat manusia (*human dignity*).²⁵ Doktrin ini mengharuskan negara menghormati dan melindungi korban sebagai individu yang memiliki hak konstitusional.

Pendekatan *victimology* juga mempengaruhi corak penegakan hukum terhadap kekerasan seksual dalam layanan transportasi online. *Victimology* menempatkan korban sebagai pihak utama yang harus mendapat prioritas pemulihan, bukan sekadar alat bukti.²⁶ Hakim dalam putusan PN Surabaya menerapkan prinsip ini secara konsisten.

UU TPKS mengatur bentuk kompensasi dan restitusi sebagai bagian dari hak korban. Dalam

konteks transportasi online, restitusi dapat mencakup penggantian biaya perawatan medis, konseling, dan bahkan kerugian ekonomi akibat peristiwa kekerasan seksual. Meski belum diterapkan luas, putusan PN Surabaya telah memperkuat urgensi mekanisme ini.

Restitusi dan kompensasi juga merupakan mandat internasional sebagaimana tertuang dalam *UN Declaration of Basic Principles of Justice for Victims of Crime and Abuse of Power* (1985).²⁷ Indonesia sebagai anggota PBB berkewajiban mengadopsi prinsip-prinsip tersebut, termasuk dalam kasus kekerasan seksual dalam transportasi daring.

Tidak hanya pemulihan, UU TPKS juga menekankan aspek pencegahan. Pasal 5 UU TPKS menyatakan bahwa pencegahan kekerasan seksual wajib dilakukan oleh setiap penyelenggara layanan publik, termasuk perusahaan transportasi online. Kewajiban ini dapat diwujudkan melalui fitur keamanan, verifikasi identitas pengemudi, dan pelatihan perlindungan pengguna.

Pencegahan sebagai mandat normatif dalam Pasal 5 UU TPKS merupakan tonggak penting dalam reformasi sistem perlindungan terhadap korban kekerasan seksual, termasuk di sektor transportasi online. Ketentuan ini menunjukkan bahwa negara tidak hanya menitikberatkan pada penanganan setelah terjadinya tindak pidana, tetapi juga memastikan bahwa mekanisme preventif dibangun secara sistematis. Dalam konteks layanan transportasi online, pencegahan menjadi aspek krusial mengingat sifat layanan yang berbasis interaksi langsung antara pengemudi dan penumpang, yang rentan terhadap penyalahgunaan kekuasaan atau situasi yang tidak aman.

Kewajiban perusahaan transportasi online untuk menyediakan langkah pencegahan harus dipahami sebagai bagian dari kewajiban hukum yang melekat pada penyelenggara layanan publik. Artinya, perusahaan tidak dapat berdalih bahwa kejadian kekerasan seksual sepenuhnya berada di luar kendali mereka. Sesuai asas *due diligence*, penyelenggara wajib menempuh langkah-langkah yang layak, proporsional, dan dapat dipertanggungjawabkan guna mencegah terjadinya kekerasan seksual terhadap pengguna. Dengan demikian, fitur-fitur keamanan serta prosedur internal tidak lagi bersifat opsional, melainkan keharusan hukum.

Salah satu bentuk implementasi kewajiban ini adalah penyediaan fitur keamanan yang memadai

²⁴ UU No. 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak, Pasal 15, hlm. 33.

²⁵ Roscoe Pound, *Social Control Through Law*, New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1997, hlm. 113

²⁶ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana, 2016, hlm. 89.

²⁷ United Nations, *Basic Principles of Justice for Victims of Crime and Abuse of Power*, New York: United Nations, 1985.

dalam aplikasi. Fitur pelacakan perjalanan secara realtime, tombol darurat (*emergency button*), serta kemampuan menghubungkan pengguna dengan layanan bantuan atau pihak berwenang merupakan instrumen teknologis yang dapat secara langsung menekan peluang terjadinya kekerasan seksual. Menurut pendapat saya, fitur-fitur tersebut harus diposisikan sebagai standar minimum layanan, bukan sekadar nilai tambah komersial atau strategi pemasaran.

Peralihan tanggung jawab pencegahan ke penyelenggara layanan public termasuk perusahaan transportasi online menandai perubahan paradigma penting: tidak cukup hanya menjerat pelaku setelah kejadian, melainkan menuntut pengendalian risiko proaktif pada level desain layanan. UU TPKS menegaskan kewajiban pencegahan ini secara umum, sehingga operator platform harus memandang keamanan pengguna sebagai bagian integral layanan, bukan sekadar fitur pemasaran.²⁸

Salah satu implementasi paling nyata dari kewajiban pencegahan adalah penyediaan fitur keselamatan yang dapat mengurangi peluang terjadinya tindak pidana, misalnya pelacakan rute real-time, tombol darurat, dan akses cepat ke layanan darurat. Fitur-fitur ini berfungsi ganda: sebagai pencegah (*deterrent*) bagi pelaku dan sebagai mekanisme mitigasi serta respons cepat bila insiden terjadi. Studi-studi empiris menunjukkan bahwa keberadaan mekanisme respons yang mudah dijangkau mampu menurunkan tingkat reviktimisasi dan mempercepat intervensi pihak berwenang.²⁹

Dari sudut pandang operasional dan regulasi, fitur-fitur tersebut terlalu sering diperlakukan sebagai “opsional” atau “premium”; operator menemukannya di balik paywall, dalam versi berbayar, atau menuntut persyaratan verifikasi yang berbelit. Ini bermasalah karena menempatkan beban pencegahan pada korban (mis. harus membayar untuk tombol darurat yang efektif) dan bertentangan dengan semangat UU TPKS yang mewajibkan 121 pencegahan oleh penyelenggara layanan publik.³⁰

Fitur-keamanan harus ditetapkan sebagai standar minimum layanan (*baseline requirement*) yang wajib dipenuhi oleh seluruh operator yang

menyediakan layanan public mirip persyaratan teknis keselamatan yang diterapkan pada sektor transportasi konvensional. Regulasi sektoral atau pedoman teknis dari pemerintah (mis. Permen/Perka) perlu merumuskan spesifikasi minimal sehingga tidak ada ruang bagi operator untuk ‘mengkalibrasi’ keselamatan sebagai nilai jual tambahan saja.

Kritik selanjutnya menyentuh aspek efektivitas teknis: tombol darurat dan pelacakan rute hanya berguna bila didukung oleh infrastruktur respons yang memadai mis. call center 24/7 yang bisa menghubungi polisi setempat secara cepat atau jaringan relawan keamanan. Tanpa rantai respons ini, fitur-fitur berefek simbolik dan tidak mengubah outcome pada kasus-kasus kekerasan yang terjadi di lapangan. Maka, pengaturan harus melihat keselamatan secara sistemik: teknologi + proses + kapabilitas respons publik.

Selain respons, ada dimensi privasi dan keamanan data yang perlu diseimbangkan. Pelacakan rute dan verifikasi identitas efektif mencegah pelaku, tetapi pengumpulan data personal sensitif harus memenuhi standar perlindungan data agar pengguna tak menjadi korban eksposur data baru. Pemerintah dan operator perlu merancang prosedur retensi, enkripsi, serta akses berbasis kebutuhan hukum untuk memastikan bahwa bukti tersedia bagi penegak hukum tanpa mengorbankan privasi pengguna.

Dari aspek hukum dan penegakan, regulasi harus memasukkan sanksi administratif yang tegas bila operator lalai memasang fitur keselamatan dasar atau gagal mematuhi protokol respons. Sanksi semacam itu (denda administratif, pembatasan layanan sementara, atau kewajiban remedial) akan mendorong kepatuhan lebih cepat daripada mengandalkan litigasi pidana pasca kejadian yang lambat dan mahal. Pendekatan ‘*regulatory stick & carrot*’ lebih realistis untuk mendorong operator bertindak proaktif.

Kritik lain menyangkut keterlibatan korban: desain fitur harus berbasis kebutuhan pengguna (*user-centred*), dirancang melibatkan kelompok rentan perempuan, anak, difabel agar fungsi dan aksesnya benar-benar responsif terhadap situasi bahaya nyata. Partisipasi pengguna juga penting untuk membangun kepercayaan dan memastikan bahwa prosedur pelaporan tidak menambah beban emosional korban. Riset-lapangan dengan metodologi partisipatif berguna untuk merumuskan standar yang layak.

Pada tataran teknologi, perlu disorot potensi penyalahgunaan fitur keamanan (mis. tombol

²⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual, Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia, 2022, Pasal 5.

²⁹ Rahmawati, L., “Perlindungan Konsumen dalam Layanan Transportasi Online,” *Jurnal Fakultas Hukum UII*, Vol. 27, 2021, hlm. 45–52.

³⁰ Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia, *Pedoman Keamanan Platform Digital*, Jakarta: Kementerian Kominfo, 2021, hlm. 14.

darurat yang dipicu palsu) dan tantangan interoperabilitas antara platform dan kepolisian setempat. Oleh karena itu, selain standar teknis, dibutuhkan protokol operasional standar (SOP) nasional yang mengatur verifikasi laporan, eskalasi, dan penanganan insiden lintas wilayah agar pelaporan tidak terjebak pada silo platform masing-masing.

Akhirnya, saya menegaskan bahwa standar minimum fitur keselamatan harus diposisikan sebagai bagian dari tanggung jawab sosial dan regulasi Perusahaan bukan sekadar nilai tambah komersial. Pemerintah melalui kombinasi undang-undang, regulasi pelaksana, dan pedoman teknis harus memaksa keberpihakan ini agar keselamatan publik tidak tergantung pada kebijakan bisnis operator. Hukum yang efektif akan mengkombinasikan kewajiban preventif, mekanisme akuntabilitas, dan dukungan respons publik untuk membentuk 122 ekosistem layanan transportasi online yang aman dan berkeadilan.³¹

Selain fitur aplikasi, verifikasi ketat terhadap identitas pengemudi juga menjadi komponen fundamental dalam pencegahan. Verifikasi yang hanya mengandalkan dokumen dasar tanpa pembaruan berkala tidak lagi memadai dalam konteks meningkatnya kompleksitas ancaman terhadap keselamatan penumpang. Oleh karena itu, pemeriksaan rekam jejak pidana, validasi biometrik, dan pembaruan data identitas secara berkala merupakan langkah yang selaras dengan Pasal 5 UU TPKS. Pendekatan ini memperkuat posisi perusahaan sebagai entitas yang bertanggung jawab dalam memastikan bahwa orang yang memberikan layanan adalah individu yang dapat dipercaya.

Tidak kalah penting adalah pelatihan perlindungan pengguna kepada para pengemudi, yang mencakup materi mengenai etika pelayanan, batas-batas perilaku, serta prosedur penanganan jika terjadi indikasi kekerasan seksual. Pelatihan ini bertujuan membentuk kesadaran bahwa pengemudi memiliki peran sebagai pihak yang harus menjamin keamanan penumpang, bukan justru menjadi ancaman. Dengan demikian, program pelatihan preventif harus menjadi kewajiban yang diatur dan diawasi secara berkala oleh perusahaan aplikasi transportasi. Perusahaan transportasi online perlu menerapkan protokol internal terkait laporan kekerasan seksual yang mudah diakses, responsif, dan tidak mengintimidasi korban. Mekanisme pelaporan berbasis aplikasi yang bersifat *friendly to victim*

menjadi penting agar korban dapat menyampaikan laporan tanpa rasa takut. Menurut pandangan akademik, standar respons cepat maksimum 24 jam harus diberlakukan untuk memastikan korban mendapatkan dukungan awal, baik secara psikologis maupun hukum.

Selain itu, keberadaan sistem penilaian (*rating*) bagi pengemudi harus dimaknai bukan hanya sebagai indikator kualitas layanan, tetapi juga sebagai alat deteksi dini potensi pelaku kekerasan seksual. Perusahaan perlu membangun algoritma yang mampu mengidentifikasi pola perilaku mencurigakan, seperti laporan perilaku tidak pantas yang berulang, penurunan rating drastis, atau komplain terkait tindakan intimidasi. Pendekatan teknologi berbasis behavioral analytics ini dapat menjadi langkah efektif dalam mencegah kejadian yang lebih serius.

Implementasi pencegahan kekerasan seksual juga memerlukan kolaborasi dengan lembaga eksternal seperti kepolisian, Kementerian PPPA, serta lembaga layanan korban. Kolaborasi ini penting agar strategi pencegahan tidak hanya dilakukan di tingkat aplikasi, tetapi juga terintegrasi dengan sistem hukum nasional. Dalam pandangan saya, penandatanganan MoU antara perusahaan transportasi online dengan aparat penegak hukum harus menjadi kewajiban yang dipantau pemerintah.

Di sisi lain, edukasi kepada masyarakat pengguna layanan juga menjadi bagian dari strategi pencegahan. Pengguna perlu diberikan akses informasi terkait fitur keamanan, cara melapor, serta pemahaman mengenai hak-hak mereka sebagai penumpang. Edukasi ini dapat dilakukan melalui kampanye dalam aplikasi, media sosial, maupun kerja sama dengan lembaga pendidikan. Dengan demikian, pencegahan menjadi tanggung jawab bersama antara penyelenggara layanan dan masyarakat.

Terakhir, pencegahan kekerasan seksual dalam transportasi online harus ditempatkan dalam kerangka perlindungan hak asasi manusia, di mana perusahaan penyedia layanan memiliki kewajiban moral dan hukum untuk memastikan bahwa setiap pengguna memperoleh perlindungan maksimal. Ketentuan Pasal 5 UU TPKS tidak hanya bersifat normatif, tetapi merupakan bagian dari transformasi sistemik untuk memastikan ruang digital dan interaksi berbasis aplikasi menjadi lebih aman. Oleh karena itu, implementasinya harus konsisten, terukur, dan diawasi secara ketat oleh negara.

Di sisi lain, pengawasan pemerintah terhadap platform transportasi online juga harus

³¹ United Nations Committee on the Rights of the Child, *General Comment No. 25 (2021) on children's rights in relation to the digital environment*, CRC/C/GC/25, 2021.

ditingkatkan. Pemerintah dapat menerapkan standar keamanan digital yang lebih ketat serta mewajibkan penyedia layanan untuk memiliki protokol darurat yang dapat diakses pengguna secara cepat. Ini merupakan bentuk perlindungan normatif yang belum optimal diterapkan.

Putusan PN Surabaya menunjukkan bahwa sistem peradilan mulai memandang kekerasan seksual dalam layanan transportasi online sebagai bentuk kejahatan yang melibatkan hubungan kuasa asimetris antara pelaku dan korban. Pengemudi yang menguasai ruang fisik kendaraan memiliki potensi besar melakukan kekerasan seksual jika tidak dikontrol dengan baik.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa UU TPKS memberikan kerangka perlindungan yang komprehensif bagi korban kekerasan seksual dalam transportasi online. Implementasi melalui putusan pengadilan, seperti 455/Pid.Sus/2024/PN Sby, menunjukkan bahwa pendekatan *victim-centered justice* telah mulai diadopsi secara serius oleh lembaga peradilan, sehingga memberikan harapan bagi peningkatan perlindungan korban di masa mendatang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Perlindungan hukum terhadap korban kekerasan seksual dalam transportasi online semakin kuat dengan hadirnya UU TPKS, yang menempatkan korban sebagai pusat proses peradilan melalui jaminan perlindungan fisik, psikologis, sosial, hukum, dan ekonomi. Dalam layanan transportasi online, regulasi ini sangat relevan karena tingginya kerentanan pengguna, terutama anak dan perempuan. UU TPKS mewajibkan penyelenggara layanan publik termasuk perusahaan transportasi daring untuk menyediakan mekanisme pencegahan dan perlindungan berbasis teknologi. Putusan PN Surabaya No. 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menunjukkan penerapan prinsip perlindungan korban yang lebih progresif, termasuk perhatian terhadap dampak psikologis dan kebutuhan pendampingan bagi korban anak.
2. Pengaturan kekerasan seksual di transportasi online dibangun melalui UU TPKS, UU ITE, dan regulasi sektor transportasi, yang bersama-sama memberikan dasar hukum komprehensif untuk menjerat pelaku, termasuk kekerasan seksual fisik maupun nonfisik dalam kendaraan berbasis aplikasi. UU TPKS juga memperkuat tanggung jawab perusahaan transportasi online dalam pencegahan melalui fitur keamanan, verifikasi

pengemudi, dan sistem pengawasan. Kasus 455/Pid.Sus/2024/PN Sby menegaskan bahwa hakim tidak hanya menilai unsur pidana, tetapi juga faktor struktural seperti kelemahan keamanan aplikasi. Dengan demikian, pengaturan hukum saat ini mencakup aspek pencegahan, penindakan, dan perlindungan korban secara lebih terpadu.

B. Saran

1. Untuk memperkuat perlindungan korban, pemerintah perlu segera menerbitkan aturan turunan yang mewajibkan penyedia aplikasi transportasi online menyediakan fitur keamanan standar, seperti real-time tracking, emergency alert, dan layanan bantuan cepat. Aparat penegak hukum juga perlu meningkatkan kapasitas dalam penanganan kasus berbasis teknologi, termasuk pengamanan bukti digital yang efektif. Selain itu, platform aplikasi harus memiliki unit respons cepat yang berperspektif korban, sehingga pendampingan psikologis, hukum, dan administratif dapat diberikan sejak awal laporan. Langkah ini penting agar perlindungan dalam UU TPKS tidak hanya normatif, tetapi benar-benar dirasakan korban.
2. Pengaturan kekerasan seksual di transportasi online perlu diperjelas melalui harmonisasi regulasi antara UU TPKS, UU ITE, UU Perlindungan Anak, dan kebijakan internal platform digital. Pemerintah perlu mempertimbangkan pembentukan aturan khusus atau peraturan teknis yang mengatur pencegahan, penanganan, dan kewajiban pelaporan bagi penyedia layanan. Platform transportasi online juga harus diberi tanggung jawab administratif apabila sistem keamanan mereka lalai melindungi pengguna. Penegasan norma ini penting sebagai alat pencegahan dan sebagai dasar akuntabilitas yang jelas bagi seluruh pihak dalam ekosistem transportasi digital.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adolf, Huala. *Hukum Bisnis Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, 2019.
- Adolf, Huala. *Hukum Penyelesaian Sengketa Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, 2005.
- Ahmad Muliadi, Musa Alkadhim, Udin Narsudin, Zulkarnaen Koto, dan Karyawan Administrasi. *Metode Penulisan*. Jakarta: Universitas Jayabaya, 2016.

- Andi Hamzah. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2019.
- Atmasasmita, Romli. *Cyber Crime dan Kejahatan Kontemporer*. Bandung: Refika Aditama, 2020.
- Atmasasmita, Romli. *Hukum Pidana: Konsep Dasar dan Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama, 2015.
- Atmasasmita, Romli. *Sistem Peradilan Pidana*. Bandung: Refika Aditama, 2011.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Kelima. Jakarta: Balai Pustaka, 2016.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. *Kamus Etimologi Hukum*. Jakarta, 2020.
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. *Kamus Istilah Transportasi Digital*. Jakarta, 2019.
- Barda Nawawi Arief. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*. Jakarta: Kencana, 2005.
- Barda Nawawi Arief. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana, 2016.
- Bentham, Jeremy. *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*. London: T. Payne, 1789.
- CEDAW Committee. *General Recommendation No. 35 on Gender-Based Violence against Women*. 2017.
- Deklarasi Universal Hak Asasi Manusia 1948 dan Kovenan Internasional tentang Hak Sipil dan Politik 1966.
- Dicey, A.V. *Introduction to the Study of the Law of the Constitution*. London: Macmillan, 1885.
- Douglas, J.E. *Crime Classification Manual*. San Francisco: Jossey-Bass, 1992.
- E. Utrecht. *Hukum Administrasi Negara Indonesia*. Jakarta: Ichtar Baru, 1962.
- E. Utrecht. *Hukum Transportasi Modern*. Jakarta: Ichtar Baru, 2021.
- Edmon Makarim. *Cyber Law dan Hak Asasi Manusia*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2022.
- Edmon Makarim. *Hukum Telematika*. Jakarta: RajaGrafindo, 2021.
- Edmon Makarim. *Hukum Telematika Indonesia*. Jakarta: Rajawali Pers, 2022.
- Hadjon, Philipus M. *Hukum Administrasi dan Reformasi Regulasi*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2018.
- Hadjon, Philipus M. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu, 1993.
- Hans Kelsen. *Pure Theory of Law*. Berkeley: University of California Press, 1967.
- Hans von Hentig. *The Criminal and His Victim*. Yale University Press, 1948.
- Joko Subagyo, P. *Metode Penelitian Dalam Teori & Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta, 2011.
- Komisi Nasional Hak Asasi Manusia. *Laporan Tahunan 2020*. Jakarta, 2021.
- Komisi Nasional Hak Asasi Manusia. *Laporan Tahunan 2020*. Laporan Reformasi Hukum Pidana Berperspektif HAM. Jakarta, 2021.
- Komnas Perempuan. *Laporan Tahunan Kekerasan terhadap Perempuan 2023*. Jakarta, 2023.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. *Pedoman Keamanan Platform Digital*. Jakarta, 2021.
- Kementerian Komunikasi dan Informatika Republik Indonesia. *Pedoman Perlindungan Pengguna dalam Ekosistem Digital*. Jakarta, 2021.
- Kementerian Perhubungan RI. *Buku Panduan Transportasi Online*. Jakarta, 2020.
- Kementerian Perhubungan RI. *Standar Keamanan Angkutan Berbasis Aplikasi*. Jakarta, 2022.
- Laode M. Syarif. *Hukum Perlindungan Korban dalam Sistem Peradilan Pidana*. Jakarta: Rajawali Pers, 2019.
- MacKinnon, Catharine A. *Feminism Unmodified: Discourses on Life and Law*. Cambridge: Harvard University Press, 1987.
- MacKinnon, Catharine. *Toward a Feminist Theory of the State*. Harvard University Press, 1989.
- Mas Achmad Santosa. *Peradilan Berperspektif Korban*. Jakarta: ICEL, 2020.
- Mendelsohn, Benjamin. *Victimology and the Technical and Social Sciences: A Theoretical and Practical Study*. Jerusalem: Academic Press, 1976.
- Mertokusumo, Sudikno. *Mengenal Hukum*. Yogyakarta: Liberty, 1999.
- Moeljatno. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, 2002.
- Muladi. *Kapita Selekta Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, 2018.
- Munawwir, A.W. *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia*. Surabaya: Pustaka Progressif, 1997.
- Oxford English Dictionary. 3rd ed., 2018.
- Rahardjo, Satjipto. *Hukum dan Perubahan Sosial*. Bandung: Alumni, 1980.
- Rahardjo, Satjipto. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000.
- Rahardjo, Satjipto. *Sosiologi Hukum: Perkembangan, Metode, dan Pilihan*

- Masalah. Yogyakarta: Genta Publishing, 2009.
- Rawls, John. *A Theory of Justice*. Cambridge: Harvard University Press, 1971.
- Rikardo Simarmata. *Masyarakat Adat dan Hak Atas Tanah*. Yogyakarta: STPN Press, 2016.
- Ronny Hanitjo Soemitro. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990.
- Roscoe Pound. *Social Control Through Law*. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers, 1997.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press, 1989.
- Soekanto, Soerjono dan Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Cet. Ke-14. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2012.
- Soepomo, Imam. *Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*. Jakarta: Djambatan, 2019.
- Subekti, R. *Pokok-Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: Intermasa, 2003.
- Syahrudin, M. Erwin. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Gramedia, 2010.
- Syahrudin, M. Erwin. *Hukum Perlindungan Konsumen Digital*. Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2021.
- Tim Penyusun KBBI. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi V. Jakarta: Balai Pustaka, 2016.
- United Nations. *Basic Principles of Justice for Victims of Crime and Abuse of Power*. New York: United Nations, 1985.
- United Nations Committee on the Rights of the Child. *General Comment No. 25 (2021) on Children's Rights in Relation to the Digital Environment*. CRC/C/GC/25, 2021.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). *Study on the Effects of New Information Technologies on the Abuse and Exploitation of Children*. Vienna: UNODC, 2015.
- Utrecht, E. *Hukum Transportasi Modern*. Jakarta: Ichtiar Baru, 2021.
- Widjaja, Gunawan. *Hukum Bisnis Digital*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2020.
- World Health Organization. *World Report on Violence and Health*. Geneva, 2002.
- Rome Statute of the International Criminal Court.
- Nugroho, B. "Keamanan dan Privasi Data Pengguna dalam Aplikasi Transportasi Berbasis Online." *Jurnal Komunikasi dan Informasi Digital*, Vol. 5 No. 2, 2022, hlm. 88–102.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang - Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Kitab Undang - Undang Hukum Pidana (KUHP)
- Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2022 Tentang Tindak Pidana Kekerasan Seksual
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2004 tentang Penghapusan Kekerasan dalam Rumah Tangga
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- Peraturan Menteri Komunikasi dan Informatika Nomor 5 Tahun 2020 tentang Penyelenggara Sistem Elektronik Lingkup Privat
- Convention on the Elimination of All Forms of Discrimination Against Women (CEDAW)
- General Recommendation No. 35 CEDAW Committee
- Pengadilan Negeri Surabaya. Putusan Nomor 455/Pid.Sus/2024/PN Sby.

Jurnal

- Rahmawati, L. "Perlindungan Konsumen dalam Layanan Transportasi Online." *Jurnal Fakultas Hukum UII*, Vol. 27, 2021, hlm. 45–52.