



THE RIGHT TO SAFE AND ADEQUATE TRANSPORTATION AS A HUMAN RIGHT: A NORMATIVE LEGAL ANALYSIS OF INDONESIA'S PUBLIC TRANSPORTATION SYSTEM

HAK ATAS TRANSPORTASI YANG AMAN DAN LAYAK SEBAGAI HAK ASASI MANUSIA: ANALISIS YURIDIS SISTEM TRANSPORTASI UMUM

Kharisma Mega Suryadewi

kharismamegasuryadewi@mail.ugm.ac.id, Universitas Gadjah Mada

Abstract

Public transportation constitutes a fundamental instrument in modern society, serving not merely as a means of mobility but also as a medium for fulfilling various constitutional rights of citizens. Access to education, healthcare, employment, and public services largely depends on the availability of safe, adequate, affordable, and non-discriminatory transportation systems. From a human rights perspective, transportation should not be viewed solely as an economic or infrastructural sector, but rather as part of the state's obligation to ensure human welfare and dignity. Although Indonesia has enacted various regulations governing public transportation, significant issues remain, including traffic accidents, limited accessibility for vulnerable groups, weak passenger protection mechanisms, and inadequate implementation of public service standards. This research aims to analyze the legal position of the right to safe and adequate transportation as a human right and to examine the effectiveness of Indonesia's transportation law system in protecting passengers' rights. Using normative legal research methods with statutory, conceptual, and human rights approaches, this study finds that the right to safe and adequate transportation possesses a strong constitutional foundation within Indonesia's legal system despite not being explicitly recognized as a separate right. The state bears obligations to respect, protect, and fulfill this right through regulatory frameworks, supervision, and quality transportation services. However, a gap remains between legal norms and practical implementation. Therefore, a stronger human rights-based transportation paradigm is required within national transportation development.

Keywords: Human Rights; Legal Protection; Passenger Rights; Public Services; Public Transportation

Abstrak

Transportasi umum merupakan salah satu instrumen fundamental dalam kehidupan masyarakat modern yang berfungsi tidak hanya sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai media pemenuhan berbagai hak konstitusional warga negara. Akses terhadap pendidikan, kesehatan, pekerjaan, dan pelayanan publik sangat bergantung pada tersedianya sistem transportasi yang aman, layak, terjangkau, dan nondiskriminatif. Dalam perspektif hak asasi manusia, transportasi tidak dapat dipandang semata-mata sebagai sektor ekonomi atau infrastruktur, melainkan sebagai bagian dari kewajiban negara untuk menjamin kesejahteraan dan martabat manusia. Meskipun Indonesia telah memiliki berbagai regulasi yang mengatur penyelenggaraan transportasi umum, masih ditemukan berbagai permasalahan berupa tingginya risiko kecelakaan, keterbatasan akses bagi kelompok rentan, lemahnya perlindungan konsumen jasa transportasi, dan belum optimalnya implementasi standar pelayanan publik. Penelitian ini bertujuan menganalisis kedudukan hak atas transportasi yang aman dan layak sebagai bagian dari hak asasi manusia serta mengkaji efektivitas sistem hukum transportasi umum Indonesia dalam menjamin perlindungan hak-hak penumpang. Penelitian menggunakan metode hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan hak asasi manusia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak atas transportasi yang aman dan layak memiliki landasan konstitusional yang kuat dalam sistem hukum Indonesia meskipun belum dirumuskan secara eksplisit sebagai hak tersendiri. Negara memiliki kewajiban untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak tersebut melalui pembentukan regulasi, pengawasan, dan penyediaan layanan transportasi yang berkualitas. Namun demikian, masih terdapat kesenjangan antara norma hukum dan implementasinya. Oleh karena itu diperlukan penguatan paradigma transportasi berbasis hak asasi manusia dalam pembangunan sistem transportasi nasional.

Kata Kunci: Hak Asasi Manusia; Hak Penumpang; Pelayanan Publik; Perlindungan Hukum; Transportasi Umum



PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu sektor strategis dalam pembangunan nasional yang memiliki peran fundamental dalam mendukung dinamika kehidupan sosial, ekonomi, dan politik masyarakat. Keberadaan sistem transportasi yang efektif, aman, dan berkelanjutan tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas manusia dan distribusi barang, tetapi juga menjadi tulang punggung yang menghubungkan berbagai wilayah serta mendorong terwujudnya integrasi nasional. Dalam konteks pembangunan ekonomi, transportasi berperan penting dalam memperlancar arus perdagangan, meningkatkan efisiensi biaya distribusi, serta memperluas akses masyarakat terhadap berbagai peluang ekonomi yang tersedia di berbagai daerah.

Lebih jauh, sistem transportasi yang baik memiliki kontribusi signifikan terhadap upaya pemerataan pembangunan. Ketersediaan akses transportasi yang merata antara wilayah perkotaan dan pedesaan menjadi salah satu indikator penting dalam mengukur keberhasilan pembangunan yang berkeadilan. Ketimpangan akses transportasi dapat menyebabkan ketimpangan pembangunan, yang pada akhirnya berdampak pada ketidaksetaraan sosial dan ekonomi antar wilayah. Oleh karena itu, transportasi tidak hanya dapat dipahami sebagai infrastruktur teknis, tetapi juga sebagai instrumen strategis dalam mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Konsep hak asasi manusia berkembang dari pemahaman bahwa setiap individu memiliki hak yang melekat sejak lahir dan wajib dihormati, dilindungi, serta dipenuhi oleh negara. Dalam konteks transportasi umum, hak asasi manusia tidak hanya berkaitan dengan kebebasan bergerak, tetapi juga mencakup hak atas keselamatan, keamanan, kenyamanan, aksesibilitas, dan pelayanan yang bermartabat. Hak tersebut memperoleh relevansinya karena transportasi menjadi sarana utama masyarakat dalam mengakses berbagai hak lainnya seperti pendidikan, pekerjaan, kesehatan, dan pelayanan publik (Saputra, 2023).

Dalam praktiknya, sistem transportasi umum di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas, keterbatasan akses bagi penyandang disabilitas, ketidaknyamanan layanan, hingga berbagai kasus pelanggaran hak penumpang menunjukkan bahwa perlindungan hukum terhadap pengguna jasa transportasi umum belum sepenuhnya optimal (Kusuma dkk., 2024). Fenomena tersebut menunjukkan bahwa transportasi tidak hanya merupakan persoalan teknis dan administratif, melainkan juga persoalan hak asasi manusia yang memerlukan perhatian serius dari negara.

Dalam perspektif hukum dan hak asasi manusia, keberadaan sistem transportasi yang baik memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan pemenuhan hak-hak dasar warga negara. Akses terhadap transportasi yang aman, layak, dan terjangkau merupakan prasyarat penting bagi terpenuhinya berbagai hak fundamental lainnya, seperti hak atas pendidikan, hak atas pekerjaan, hak atas kesehatan, serta hak atas partisipasi dalam kehidupan sosial dan ekonomi. Tanpa adanya sistem transportasi yang memadai, masyarakat akan mengalami hambatan struktural dalam mengakses layanan dasar tersebut, yang pada akhirnya dapat mengakibatkan terjadinya pelanggaran hak asasi manusia secara tidak langsung.

Secara konstitusional, jaminan terhadap hak-hak warga negara telah diatur dalam Pasal 28A sampai dengan Pasal 28J Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selain itu, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia menegaskan kewajiban negara untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak-hak warga negara. Dalam sektor transportasi, pengaturan lebih lanjut dapat ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menempatkan keselamatan pengguna jalan sebagai salah satu tujuan utama penyelenggaraan transportasi (Alwi, 2012).



Rezim hukum pelayanan publik di Indonesia secara umum dikomandoi oleh Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Undang-undang ini meletakkan asas pelayanan yang berkeadilan, fasilitas khusus bagi kelompok rentan, serta akuntabilitas penyelenggara negara. Sektor transportasi umum, sebagai turunan sektoral dari pelayanan publik, tunduk pada doktrin ini. Ketika terjadi disfungsi pelayanan transportasi—seperti tingginya angka kecelakaan dan eksklusi penyandang disabilitas—hal tersebut bukan lagi sekadar maladministrasi, melainkan telah bergeser menjadi pelanggaran hak fundamental warga negara.

Dalam negara hukum yang demokratis, penyelenggaraan transportasi tidak dapat dilepaskan dari kewajiban konstitusional negara untuk menghormati, melindungi, dan memenuhi hak asasi manusia bagi seluruh warga negara tanpa diskriminasi (Asshiddiqie, 2018). Negara tidak hanya berperan sebagai regulator dalam mengatur sistem transportasi, tetapi juga memiliki tanggung jawab aktif untuk memastikan bahwa setiap kebijakan dan penyelenggaraan layanan transportasi publik benar-benar menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan, serta aksesibilitas bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lansia, anak-anak, dan masyarakat berpenghasilan rendah (Marwandianto, 2018).

Berdasarkan urgensi teoretis dan empiris yang telah dipaparkan pada latar belakang, penelitian ini merumuskan dua pertanyaan hukum utama: (1) Bagaimana konstruksi yuridis hak atas transportasi yang aman dan layak sebagai hak derivatif (*derived right*) dalam kerangka hak asasi manusia di Indonesia? (2) Bagaimana efektivitas dan tanggung jawab negara dalam mengimplementasikan sistem hukum transportasi umum berbasis HAM berdasarkan hukum positif di Indonesia?

KAJIAN PUSTAKA

Teori Negara Hukum Kesejahteraan (*Welfare State Theory*) dan Pelayanan Publik

Teori negara hukum kesejahteraan menegaskan bahwa negara tidak hanya berfungsi sebagai penjaga ketertiban (*nachtwachterstaat*), tetapi juga memiliki peran aktif dalam menjamin kesejahteraan masyarakat melalui penyediaan layanan publik (Asshiddiqie, 2015). Dalam perspektif ini, negara memiliki kewajiban untuk memenuhi kebutuhan dasar warga negara, termasuk dalam bidang transportasi. Transportasi publik merupakan bagian dari layanan publik yang memiliki dampak langsung terhadap kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, penyediaan transportasi yang aman, layak, dan terjangkau merupakan manifestasi dari fungsi sosial negara dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat. Negara tidak hanya berperan sebagai regulator, tetapi juga sebagai penyedia dan pengawas layanan publik. Penegasan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik memperkuat posisi bahwa negara bertindak sebagai *provider* sekaligus *guarantor* atas hak-hak sosial warga negara. Kegagalan negara dalam menyediakan layanan transportasi yang memadai dapat dikonstruksikan sebagai kegagalan dalam menjalankan fungsi *welfare state*, karena berdampak pada terbatasnya akses masyarakat terhadap hak-hak dasar lainnya seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Dalam konteks Indonesia, prinsip negara kesejahteraan tercermin dalam tujuan negara sebagaimana tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa.

Teori Konstruksi *Derived Right* dalam Hak Asasi Manusia

Teori hak asasi manusia berangkat dari pemahaman bahwa setiap individu memiliki hak yang melekat secara kodrati (*inalienable rights*) yang tidak dapat dikurangi oleh negara dalam kondisi apa pun (Smith, 2018). Dalam perkembangan modern, hak asasi manusia tidak hanya mencakup hak sipil dan politik, tetapi juga hak ekonomi, sosial, dan budaya yang bersifat saling



terkait (*interdependence of rights*). Hak atas kebebasan bergerak, misalnya, tidak dapat dimaknai secara sempit sebagai kebebasan fisik untuk berpindah tempat, tetapi juga mencakup kewajiban negara untuk memastikan bahwa sarana mobilitas tersedia secara aman, layak, dan dapat diakses oleh seluruh warga negara tanpa diskriminasi (Shue, 1996).

Dalam konteks penelitian ini, hak atas transportasi yang aman dan layak dikonstruksikan sebagai hak derivatif (*derived right*). Hak derivatif dipahami sebagai hak konstitusional atau hak asasi yang tidak tersurat secara eksplisit dalam instrumen hukum utama (*textual rights*), namun eksistensinya lahir secara inheren melalui interpretasi progresif atas hak-hak induknya (*core rights*). Proses penurunannya (*derivation process*) dari instrumen HAM nasional dan internasional dapat dikodifikasikan melalui tabel berikut:

Tabel 1 Matriks Derivasi Hak atas Transportasi yang Aman dan Layak

Core Rights (Hak Induk)	Landasan Yuridis	Dimensi Turunan Sektoral
Hak atas Kehidupan dan Rasa Aman	Pasal 28 A & 28 G UUD 1945	Keselamatan dan Keamanan: Perlindungan fisik penumpang dari kecelakaan dan kejahatan.
Hak atas Kebebasan Bergerak	Pasal 13 <i>Universal Declaration of Human Rights</i> (UDHR)	Mobilitas Fisik: Aksesibilitas ruang jalan tanpa hambatan struktural bagi publik.
Hak atas Kesejahteraan dan Pelayanan Kesehatan	Pasal 28 H ayat (1) UUD 1945	Kelayakan Layanan: Ketersediaan fasilitas publik yang manusiawi dan higienis.

Sumber: data diolah

Ditinjau dari tipologinya, hak atas transportasi berkarakter penuh sebagai Hak Positif (*Positive Rights*). Berbeda dengan *negative rights* yang menuntut negara untuk bersikap pasif atau absen demi menjamin kebebasan individu (seperti pada hak berekspresi), *positive rights* membebankan kewajiban aktif (*positive obligations*) kepada negara. Dalam hal ini, negara wajib mengintervensi sektor publik secara nyata melalui alokasi anggaran fiskal, pembentukan regulasi pengawasan, serta pembangunan infrastruktur fisik secara berkelanjutan guna merealisasikan hak tersebut bagi seluruh lapisan warga negara.

Karakteristik hak positif ini membawa konsekuensi yuridis pada aspek ketergugatan (*justiciability*). Sebagai bagian dari rumpun hak ekonomi, sosial, dan budaya (ekosob), hak atas transportasi yang aman dan layak bersifat *justiciable* atau dapat dituntut pemenuhannya melalui jalur litigasi. Di Indonesia, apabila terjadi kegagalan sistemik dan pengabaian terstruktur dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi publik, masyarakat dapat menempuh dua jalur hukum:

1. Gugatan Perbuatan Melawan Hukum oleh Penguasa (*Onrechtmatige Overheidsdaad*) di bawah yurisdiksi Peradilan Tata Usaha Negara (PTUN) untuk menguji kelalaian administrasi atau kebijakan pejabat publik.
2. Gugatan Kelompok (*Class Action*) melalui Peradilan Umum sebagai representasi dari kerugian massal yang dialami oleh konsumen atau pengguna jasa transportasi.

Prinsip *indivisibility of rights* menegaskan bahwa pemenuhan satu hak sangat bergantung pada pemenuhan hak lainnya. Dalam hal ini, transportasi menjadi instrumen penting yang memungkinkan individu mengakses hak-hak fundamental lainnya. Tanpa sistem transportasi yang aman dan layak, hak atas pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan akan sulit direalisasikan secara efektif dalam kehidupan sehari-hari.



Teori Perlindungan Hukum

Teori perlindungan hukum menempatkan hukum sebagai instrumen untuk melindungi kepentingan subjek hukum dari berbagai potensi pelanggaran (Rahardjo, 2014). Perlindungan hukum dapat bersifat preventif maupun represif. Perlindungan preventif bertujuan mencegah terjadinya pelanggaran hak, sedangkan perlindungan represif berfungsi memberikan sanksi atau pemulihan terhadap pelanggaran yang telah terjadi. Dalam konteks transportasi umum, teori ini digunakan untuk menganalisis sejauh mana negara memberikan perlindungan terhadap penumpang sebagai pengguna jasa transportasi. Perlindungan tersebut mencakup aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan transportasi publik.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara normatif telah mengatur kewajiban penyelenggara transportasi untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang (Rahayu dkk., 2022). Namun, dalam praktiknya, masih ditemukan berbagai pelanggaran yang menunjukkan bahwa perlindungan hukum belum berjalan secara otomatis. Hal ini memperlihatkan adanya kesenjangan antara norma hukum (*law in the books*) dan implementasi hukum (*law in action*). Dalam kajian hukum perlindungan konsumen, penumpang transportasi umum juga diposisikan sebagai konsumen yang memiliki hak atas keamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa transportasi. Perspektif ini memperkuat argumentasi bahwa penyelenggara transportasi memiliki tanggung jawab hukum untuk memastikan bahwa layanan yang diberikan tidak membahayakan penumpang. Namun, pendekatan perlindungan konsumen masih cenderung bersifat individual dan belum sepenuhnya terintegrasi dengan pendekatan hak asasi manusia yang bersifat kolektif dan struktural.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan menitikberatkan pada analisis terhadap norma-norma hukum yang mengatur hak asasi manusia, pelayanan publik, dan penyelenggaraan transportasi umum di Indonesia (Soekanto & Mamudji, 2019). Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan hak asasi manusia (*human rights approach*).

Identifikasi dan Seleksi Bahan Hukum

Bahan hukum primer terdiri atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas. Bahan hukum sekunder diperoleh dari buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian, yurisprudensi, dan dokumen resmi yang relevan. Bahan hukum diseleksi menggunakan teknik Studi Kepustakaan dengan pendekatan *purposive sampling*, yaitu memilih regulasi dan literatur yang secara spesifik menguji indikator keselamatan (*safety*), aksesibilitas (*accessibility*), dan nondiskriminasi dalam transportasi.

Metode Interpretasi Hukum

Pisau analisis yang digunakan adalah Interpretasi Sistematis (menghubungkan UU Sektoral LLAJ dengan UU HAM dan UU Pelayanan Publik) serta Interpretasi Teleologis/Sosiologis (mencari makna substantif undang-undang demi perlindungan keselamatan manusia di dunia nyata).

Validasi Argumentasi Yuridis

Validasi dilakukan melalui peninjauan berbasis Konsistensi Internal Norma (*internal consistency*) dan Analisis Komparatif Kontemporer untuk memastikan argumen yang dibangun



memenuhi standar penalaran hukum (*legal reasoning*) yang sahih. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan menggunakan metode interpretasi hukum dan argumentasi yuridis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Konstruksi Yuridis Hak Atas Transportasi sebagai *Derived Right* dalam Kerangka HAM di Indonesia

Untuk menjawab rumusan masalah yang pertama mengenai konstruksi yuridis, penelitian ini menemukan bahwa hak atas transportasi yang aman dan layak secara doktrinal berkedudukan sebagai hak derivatif (*derived right*). Konseptualisasi ini didasarkan pada prinsip interdependensi dan tidak terbaginya hak (*indivisibility of rights*) dalam hukum HAM kontemporer. Meskipun hak atas transportasi tidak secara tekstual eksplisit diatur dalam instrumen HAM internasional utama seperti *International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights* (ICESCR) maupun instrumen nasional seperti Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia, eksistensinya merupakan prasyarat mutlak (*conditio sine qua non*) bagi pemenuhan hak-hak asasi lainnya yang bersifat primer (*core rights*) (Smith, 2018).

Melalui metode penafsiran teleologis dan progresif, proses derivasi yuridis ini ditarik dari interkoneksi tiga instrumen hukum utama: UUD NRI 1945, ICESCR (yang diratifikasi melalui UU No. 11/2005), dan instrumen jurisprudensi internasional. Pertama, jaminan konstitusional dalam Pasal 28A (hak atas kehidupan) dan Pasal 28G ayat (1) UUD 1945 (hak atas rasa aman dan perlindungan) secara inheren melahirkan kewajiban hukum sektoral pada dimensi keselamatan transportasi. Tanpa jaminan keselamatan fisik dari kecelakaan fatal yang diakibatkan oleh armada yang tidak layak, negara dinilai gagal menghormati hak atas hidup warganya. Kedua, jaminan dalam Pasal 28H ayat (1) UUD NRI 1945 mengenai hak atas lingkungan hidup yang baik dan pelayanan kesehatan bertransformasi secara sektoral menjadi hak atas kelayakan layanan.

Penafsiran ini diperkuat oleh Komite Hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya PBB melalui General Comment No. 14 tentang Hak atas Kesehatan, yang meletakkan doktrin *underlying determinants of health* (UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights [CESCR], 2000). Komite PBB menegaskan bahwa hak atas kesehatan tidak boleh dikecilkan maknanya sebatas ketersediaan obat-obatan, melainkan mencakup faktor penentu lingkungan, termasuk aksesibilitas fisik dan ketersediaan sarana transportasi yang aman menuju pusat pelayanan medis. Ketika warga di daerah terpencil atau kelompok miskin kota tidak mampu menjangkau rumah sakit akibat absennya transportasi publik yang terjangkau, terjadilah pelanggaran hak atas kesehatan secara tidak langsung (*indirect violation*) oleh negara.

Selanjutnya, jaminan asas non-diskriminasi dalam Pasal 28I ayat (2) UUD NRI 1945 serta Pasal 13 UDHR mengenai kebebasan bergerak berkoherensi dengan General Comment No. 20 CESCR tentang Non-diskriminasi (CESCR, 2009). Komite PBB melarang adanya diskriminasi tidak langsung (*indirect discrimination*), yakni situasi di mana suatu kebijakan atau pembangunan infrastruktur tampak netral secara formal, namun mengabaikan kebutuhan khusus kelompok tertentu sehingga berdampak merugikan secara timpang. Penyediaan sarana transportasi massal yang mengabaikan aksesibilitas fisik bagi kelompok rentan—seperti ketiadaan fasilitas ramah disabilitas yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas, secara konseptual memenuhi unsur diskriminasi terstruktur.

Konstruksi hukum ini sejalan dengan preseden global dalam jurisprudensi Mahkamah Agung India (*Francis Coralie Mullin v. The Administrator*, 1981) yang memutuskan bahwa hak hidup konstitusional mencakup hak mobilitas dengan martabat kemanusiaan yang utuh. Hal serupa ditegaskan oleh Mahkamah Konstitusi Kolombia (*Sentencia T-595/02*, 2002) yang menempatkan



transportasi publik sebagai *gateway right* (hak pintu masuk). Transportasi bukan sekadar sektor ekonomi, melainkan hak positif (*positive rights*) yang membebankan kewajiban aktif pada negara untuk bertindak, mengalokasikan anggaran, serta bersifat *justiciable* (dapat digugat) melalui Perbuatan Melawan Hukum oleh Penguasa di PTUN atau Gugatan Kelompok (*Class Action*) di peradilan umum saat terjadi disfungsi pelayanan sistemik.

Efektivitas dan Tanggung Jawab Negara dalam Sistem Hukum Transportasi Umum Indonesia: Perspektif Perbandingan Hukum

Untuk menjawab rumusan masalah yang kedua, penelitian ini mengkaji efektivitas regulasi domestik secara komparatif dengan mengontraskannya terhadap yurisprudensi progresif di negara lain. Sistem hukum transportasi umum Indonesia yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) serta Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (UU Pelayanan Publik) menunjukkan adanya kesenjangan yang lebar antara norma (*law in books*) dan kenyataan sosiologis (*law in action*).

Evaluasi perbandingan hukum ini dibedah menggunakan pisau analisis tanggung jawab negara (*tripartite obligations*) dengan komparasi langsung terhadap kasus-kasus di India dan Kolombia:

Dimensi Kewajiban Negara	Kondisi Riil Sistem Transportasi Indonesia (Law in Action)	Doktrin Komparatif & Yurisprudensi Global (India & Kolombia)
Kewajiban Menghormati (To Respect)	Efektivitas hukum melemah akibat tata ruang yang <i>car-centric</i> (fokus pembangunan jalan tol untuk kendaraan pribadi) (Saputra, 2023). Hal ini mengeksklusi kelompok ekonomi lemah yang sangat bergantung pada transportasi umum massal.	Kolombia (Sentencia T-595/02) Mahkamah Konstitusi menetapkan bahwa alokasi ruang publik jalan tidak boleh diskriminatif. Transportasi massal ditempatkan sebagai <i>gateway right</i> (hak pembuka pintu) yang wajib diprioritaskan di atas kendaraan privat demi kesetaraan warga.
Kewajiban Melindungi (To Protect)	Terjadi disfungsi pengawasan uji kelayakan armada (uji KIR) oleh Dinas Perhubungan, memicu tingginya angka kecelakaan (Kusuma dkk., 2024; Rahayu dkk., 2022). Pertanggungjawaban hukum mengalami bias pidana individual (hanya menysasar sopir), tanpa menyentuh tanggung jawab korporasi operator atau kelalaian pengawas negara.	India (Francis Coralie Mullin v. The Administrator) Mahkamah Agung menegaskan bahwa <i>Right to Life</i> (Pasal 21 Konstitusi India) mewajibkan negara menjamin hak perlindungan dari segala ancaman fisik yang mengancam martabat kemanusiaan. Pengabaian pengawasan teknis oleh negara yang membahayakan



Dimensi Kewajiban Negara	Kondisi Riil Sistem Transportasi Indonesia (Law in Action)	Doktrin Komparatif & Yurisprudensi Global (India & Kolombia)
		nyawa dapat dikategorikan pelanggaran hak hidup publik.
Kewajiban Memenuhi (To Fulfill)	Implementasi UU No. 8/2016 masih parsial dan memicu ketimpangan geografis yang tajam. Integrasi armada ramah disabilitas (MRT, LRT, BRT) baru terkonsentrasi di kota metropolitan Jawa (Marwandianto, 2018), sementara luar Jawa mengalami kekosongan layanan layak yang aman.	Prinsip Progressive Realization (ICESCR) Negara wajib mendayagunakan sumber daya maksimal yang tersedia tanpa diskriminasi wilayah. Yurisprudensi Kolombia memerintahkan perombakan armada perkotaan secara bertahap dan terukur guna memastikan tidak ada kelompok rentan yang terisolasi secara struktural.

Melalui analisis komparatif di atas, terlihat jelas bahwa sistem hukum Indonesia masih memperlakukan pemenuhan hak atas transportasi sebatas urusan administratif-teknis sektoral belaka. Sebaliknya, di India dan Kolombia, yurisprudensi peradilan tertinggi telah menggeser paradigma tersebut menjadi sebuah kewajiban konstitusional yang mutlak (*constitutional obligations*).

Berdasarkan perspektif teoretis ini, efektivitas sistem hukum transportasi umum di Indonesia dapat dinilai melalui interaksi tiga elemen mendasar dari sistem hukum itu sendiri, yaitu struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*), dan budaya hukum (*legal culture*). Penilaian komprehensif ini dijabarkan secara rinci sebagai berikut:

1. Struktur Hukum (*Legal Structure*)

Elemen struktur hukum berkaitan erat dengan aparat penegak hukum dan lembaga-lembaga kedinasan yang memegang otoritas langsung dalam pelaksanaan regulasi. Di Indonesia, struktur ini dikomandoi oleh Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan di tingkat daerah, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia. Lemahnya efektivitas pada aspek struktur hukum ini sangat terlihat dari minimnya pengawasan dan penegakan sanksi administratif yang tegas di lapangan. Praktik pengawasan kelaikan jalan kendaraan (uji KIR) sering kali berjalan formalitas atau dilingkari maladministrasi, sehingga membiarkan armada transportasi publik yang tidak memenuhi standar keselamatan tetap beroperasi bebas di jalan raya. Selain itu, kelembagaan yang ada belum memiliki mekanisme integrasi dan koordinasi yang solid, yang mengakibatkan ego sektoral menghambat terciptanya ekosistem pemantauan pelayanan minimal yang andal.

2. Substansi Hukum (*Legal Substance*)

Substansi hukum menyangkut aturan, norma, maupun pola perilaku nyata manusia yang berada di dalam sistem hukum tertulis. Secara materiil, materi muatan dalam UU LLAJ dan UU



Pelayanan Publik sebenarnya telah mengakomodasi hak-hak keselamatan dasar pengguna jasa. Namun, jika dibedah lebih dalam menggunakan lensa hukum hak asasi manusia, aturan substansi tersebut masih menyimpan kekosongan norma (*vague norm*). Norma hukum positif yang ada belum secara lugas mengadopsi prinsip kedisabilitas dan gender-responsif sebagai hak mutlak warga negara, melainkan baru menempatkannya sebagai fasilitas tambahan (komplementer) yang pelaksanaannya diserahkan pada diskresi teknis operator lapangan. Akibatnya, asas kepastian hukum dan perlindungan terhadap kelompok rentan menjadi tidak mengikat secara imperatif bagi seluruh penyedia jasa angkutan di daerah.

3. Budaya Hukum (*Legal Culture*)

Budaya hukum merupakan elemen yang bersumber dari nilai-nilai sosial, ide, sikap, serta ekspektasi masyarakat terhadap bekerjanya hukum itu sendiri. Di Indonesia, budaya hukum masih menjadi batu sandungan terbesar dalam implementasi keselamatan transportasi. Di satu sisi, terdapat pengabaian sistemik dari sisi penyedia jasa (operator) yang kerap memprioritaskan target keuntungan ekonomi jangka pendek (kejar setoran) dibandingkan investasi berkala pada aspek keselamatan dan perawatan berkala komponen kendaraan. Di sisi lain, budaya hukum dari sisi pengguna jasa (masyarakat) cenderung permisif dan pasif. Akibat rendahnya kesadaran atas hak-hak konsumen berbasis HAM, masyarakat sering memaklumi kondisi angkutan umum yang melebihi kapasitas beban aman (*overloading*) atau tidak nyaman, serta enggan memanfaatkan kanal-kanal pengaduan publik yang tersedia karena skeptisisme terhadap tindak lanjut penanganan laporan oleh lembaga otoritas.

Di Indonesia, Mahkamah Konstitusi melalui Putusan MK Nomor 011/PUU-III/2005 dan Putusan MK Nomor 46/PUU-XIV/2016 sebetulnya telah meletakkan doktrin paralel yang menegaskan bahwa negara tidak boleh menggunakan alasan keterbatasan administratif atau efisiensi fiskal untuk menghindari pemenuhan hak-hak sosial-ekonomi warga negara. Dengan demikian, stagnansi fasilitas disabilitas, lemahnya penegakan sanksi pada fungsi struktural dinas, materi regulasi yang belum inklusif, serta bertahannya budaya permisif terhadap pelanggaran kelayakan berkendara di Indonesia harus dikonstruksikan secara radikal sebagai bentuk pembiaran konstitusional (*constitutional omission*) oleh penyelenggara negara akibat belum optimalnya pemenuhan standar pelayanan publik nasional.

PENUTUP

Simpulan

Hak atas transportasi yang aman dan layak merupakan bagian integral dari hak asasi manusia karena berkedudukan sebagai hak derivatif (*derived right*) yang memiliki keterkaitan erat dengan hak atas kehidupan, keselamatan, keamanan, kesejahteraan, dan pelayanan publik. Dalam sistem hukum Indonesia, perlindungan terhadap hak tersebut telah memperoleh dasar konstitusional yang kuat melalui interpretasi progresif Pasal 28D dan 28H UUD NRI 1945, serta didukung oleh UU HAM, UU Pelayanan Publik, dan UU LLAJ. Namun demikian, efektivitas perlindungan hak penumpang masih menghadapi kendala struktural (*law in action*), terutama terkait tingginya risiko kecelakaan, keterbatasan akses bagi penyandang disabilitas, dan ketimpangan infrastruktur antarwilayah. Oleh karena itu, diperlukan penguatan implementasi regulasi, peningkatan pengawasan ketat terhadap operator, serta penerapan pendekatan berbasis hak asasi manusia yang menempatkan hak atas transportasi sebagai *positive rights* yang *justiciable* demi mewujudkan sistem transportasi umum yang aman, layak, dan berkeadilan bagi seluruh lapisan masyarakat.



DAFTAR PUSTAKA

- Alwi. (2012). Implementation of urban transportation policy based on Law No. 22 of 2009. *Masalah Masalah Hukum*, 41(2), 198–208.
- Asshiddiqie, J. (2015). *Hukum tata negara dan pilar-pilar demokrasi*. Konstitusi Press.
- Asshiddiqie, J. (2018). *Konstitusi dan konstitusionalisme Indonesia*. Sinar Grafika.
- Francis Coralie Mullin v. The Administrator*, 2 L.R. (Supreme Court of India 1981).
- Kusuma, I. B. A., dkk. (2024). Perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan umum ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Jurnal Analogi Hukum*, 6(1), 79–86.
- Marwandianto. (2018). Pelayanan transportasi publik yang mudah diakses oleh penyandang disabilitas dalam perspektif HAM. *Jurnal HAM*, 9(2), 175-192.
- Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 011/PUU-III/2005 tentang Pengujian Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. (Mahkamah Konstitusi Indonesia 2005).
- Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 46/PUU-XIV/2016 tentang Pengujian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Mahkamah Konstitusi Indonesia 2016).
- Rahardjo, S. (2014). *Ilmu hukum*. Citra Aditya Bakti.
- Rahayu, A. E., dkk. (2022). Standar pelayanan kenyamanan angkutan umum dalam perspektif UU No. 22 Tahun 2009. *Legal Standing: Jurnal Ilmu Hukum*, 7(1), 45–52.
- Saputra, K. A. (2023). Keadilan dan transportasi: Membahas HAM dalam distribusi fasilitas transportasi. *Jurnal Hukum, Politik dan Ilmu Sosial*, 2(4), 216–222.
- Sentencia T-595/02* (Corte Constitucional de Colombia 2002).
- Shue, H. (1996). *Basic rights: Subsistence, affluence and U.S. foreign policy*. Princeton University Press.
- Smith, R. K. M. (2018). *Textbook on international human rights*. Oxford University Press.
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (2019). *Penelitian hukum normatif*. RajaGrafindo Persada.
- UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights (CESCR). (2000). *General Comment No. 14: The Right to the Highest Attainable Standard of Health (Art. 12)*. E/C.12/2000/4.
- UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights (CESCR). (2009). *General Comment No. 20: Non-discrimination in economic, social and cultural rights (art. 2, para. 2, of the International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights)*. E/C.12/GC/20.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas.