

AKSI UNJUK RASA KEWAJIBAN MENUTUP PINTU SELAMA BERGERAK BAGI KENDARAAN BERMOTOR ANGKUTAN UMUM

Oleh Murtono, S.H. *)

Latar Belakang

Terbayang oleh kita pada bulan September 1994 yang lalu terjadi unjuk rasa dan sebenarnya juga unjuk gigi oleh para pengemudi angkutan Mikrolet dan bus Metro Mini di Jakarta. Unjuk rasa karena mereka mogok, tidak mau mengemudikan kendaraannya. Sedangkan unjuk gigi karena mereka menunjukkan bahwa pekerjaannya memang dibutuhkan oleh sebagian besar warga masyarakat.

Para pekerja dan pegawai beribu-ribu orang, selama kurang lebih 2 sampai 3 hari tidak terangkut menuju tempat kerjanya. Sehingga Pangab Jenderal TNI Feisal Tanjung memerintahkan pada jajaran ABRI untuk mengambil alih, mengangkut masyarakat menuju tempat kerja dengan menggunakan bus dan atau truk milik ABRI. Hal ini menunjukkan dapat melemahkan segi ketahanan nasional bagi kehidupan perekonomian di Jakarta, bila tidak segera ditanggulangi oleh bantuan ABRI. Pangabpun tidak membenarkan tindakan mogok itu, dan tetap mendukung Polri untuk tetap mengambil tindakan dengan

memberikan sanksi bagi para pengemudi angkutan kota yang tidak mau menutup pintu selama perjalanan dari satu tempat ke tempat yang telah ditentukan.

Unjuk rasa dan unjuk gigi itu disebabkan mereka memprotes bahwa membuka pintu kendaraan selama perjalanan merupakan pelanggaran yang dapat dikenakan sanksi oleh petugas Polri. Oleh karenanya tulisan ini menyoroti dari segi hukum dan sosial.

Permasalahan

1. Dasar Penindakan

Pada awalnya ide mengenai kewajiban menutup pintu bagi kendaraan bermotor mengangkut orang dalam trayek kota yang disebut kendaraan angkutan kota ini dikeluarkan pada waktu Operasi Zebra 93 berdasarkan Rencana Operasi Zebra No. Pol. : R/ Ren Ops/81/I/1993, tanggal 2 Januari 1993 dan Telegram Kadit Lantas Polda Metro Jaya No. Pol. : TR/07/I/1993 kepada seluruh jajaran Satuan Lalu-Lintas di wilayah Polda Metro Jaya, yang menyebutkan bahwa dikenakan juga kewajiban tutup pintu angkutan umum pada waktu berjalan dan membuka pintu kendaraan pada

*) Penulis adalah Pama Polri, Staf Ditlantas Polri

waktu menaikkan/menurunkan penumpang, selain pelanggaran yang dapat dikenakan tilang. Secara implisit terdapat pada pasal 54 Undang-undang (UU) No. 14 tahun 1992 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu dikenakannya sanksi persyaratan teknis dan laik jalan. Peraturan pelaksanaannya tertuang dalam Peraturan Pemerintah (PP) No. 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi, dalam pasal 81 nya menyebutkan bahwa setiap ruang pengemudi dan ruang penumpang harus mempunyai pintu masuk dan atau pintu keluar, pengancing pintunya harus dirancang sedemikian rupa sehingga tidak dapat terbuka tanpa sengaja.

Dengan Keputusan Menteri Perhubungan RI (Kepmen) No. KM 68 tahun 1993 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, pasal 35 menyebutkan bahwa :

- di terminal, sejak awal pemberangkatan, persinggahan sampai tujuan dan tempat-tempat lain yang ditentukan;
- menaikkan dan menurunkan penumpang harus dalam keadaan berhenti dan tidak mengganggu kelancaran lalu-lintas serta membahayakan penumpangnya. Menurunkan penumpang dari pintu depan dan menurunkan penumpang dari pintu belakang secara tertib dan teratur kecuali yang tidak berpintu ganda.

Secara eksplisit tidak ada ketegas-

an tertulis, selama bergerak atau berjalan. Sehingga dapat dipahami tidak ada gejolak para pengemudi, karena baru merupakan himbauan saja, belum ada penindakan secara tegas.

2. Prosedur Penindakan

Pintu kendaraan bermotor merupakan persyaratan teknis dan laik jalan. Menurut PP No. 42 tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, pasal 2 nya menyebutkan pemeriksaan dilakukan oleh Polri dan pegawai negeri sipil (PNS) yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu-lintas dan angkutan jalan. PNS yang dimaksud adalah dari Dinas Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) yang mempunyai wewenang berdasarkan pasal 4 yaitu melakukan pemeriksaan teknis dan laik jalan. Namun Instruksi Kepala Dinas LLAJ No. 99 tahun 1994 tanggal 19 Juni 1994 dalam butir 4.1 menyebutkan tidak menutup pintu oleh pengemudi waktu beroperasi diserahkan pada Kepolisian untuk ditilang. Sedangkan dasar diberlakukannya tilang adanya keputusan bersama antara Pengadilan, Kejaksaan dan Polri. Bila pertimbangannya termasuk pelanggaran seperti ugal-ugalan dan pelanggaran lainnya, seharusnya dirumuskan pula tentang tata cara atau prosedur penyerahan dari LLAJ kepada Polri. Karena masalah pintu dalam faktanya untuk jenis Mikrolet dan Metro Mini, engsel pintunya sebagian besar sudah tidak berfungsi dan rusak.

3. Alasan Pemicu

Terjadinya konflik karena perbedaan persepsi antara Dewan Pimpinan Daerah (DPD) Organda DKI Jakarta dengan pemilik angkutan. Karena pemilik kendaraan Mikrolet, Bemo dan Angkutan Pinggir Kota (Mimo dan APK) merasa ada monopoli pemasangan engsel (handle) pintu, mengharuskan di bengkel yang ditunjuk oleh DLLAJ dan Organda, menimbulkan situasi panas. (Harian Terbit Tanggal 31 Agustus 1994), yang pernah di bantah oleh Kepala Dinas LLAJ DKI Jakarta dan ketua Organda DKI Jakarta (harian Kompas tanggal 16 Agustus 1994), di mana praktek di lapangan petugas Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) tidak memberikan buku kir bila tidak ada kuitansi pemasangan di bengkel tertentu. Selain itu terdapat tuntutan perlindungan hukum atas Hak Cipta Prototype Handle pintu Mimo dan APK, berdasarkan surat tugas No. 05/ST/Mimo-A4/1994 tanggal 28 Mei 1994 dari Dewan Pimpinan Unit (DPU) Mimo dan APK Organda DKI Jakarta, kepada project officer bengkel terletak di Jalan Dewi Sartika Jakarta Timur, Perlindungan hukum tersebut bukan berdasarkan surat dari Departemen Kehakiman RI Direktorat Jenderal Hak Cipta dan Paten.

Berdasarkan surat dari Kepala Dinas LLAJ DKI Jakarta No. 165/073.538 tanggal 15 Juli 1994 pemasangan harus sudah selesai awal Januari 1995, yang melanggar dilarang untuk beroperasi.

Sedangkan kendaraan unit Mimo dan APK yang jumlahnya 9.439 unit itu diarahkan oleh Kapolda Metro Jaya melalui Surat Ka Ditlantas Polda Metro Jaya No. Pol. : B/710/VII/1994/LL tanggal 12 Juli 1994 kepada DPU Unit Mimo dan APK Organda, selesai sampai dengan tanggal 17 September 1994.

Analisis

1. Reaksi Sosial

Sebagai suatu bentuk umum proses-proses sosial adalah interaksi sosial. Timbul karena terjadinya aktivitas sosial merupakan hubungan sosial yang dinamis, sehingga proses sosial diartikan sebagai pengaruh timbal-balik antara pelbagai segi kehidupan bersama (Soerjono Soekanto, 1970) yang memenuhi syarat yaitu adanya kontak sosial dan komunikasi. Kata kontak berasal dari bahasa Latin *con* atau *cum* (artinya bersama-sama) dan *tango* (artinya menyentuh) artinya ada hubungan baik secara menyentuh (badaniyah) maupun tidak. Komunikasi terjadi karena adanya aksi dan reaksi.

Penggolongan proses sosial menjadi dua macam proses sosial yang timbul sebagai akibat dari interaksi sosial dapat diterapkan dalam kasus terjadinya unjuk rasa para pengemudi Mikrolet dan Metro Mini tersebut. Proses yang asosiatif terlihat di mana ABRI mengulurkan tangan dengan penyelesaian akomodatif, dan dilakukan dengan cara yang tidak menggunakan kekerasan (*coercion*) se-

hingga para pengemudi itu pada akhirnya tidak melanjutkan aksi unjuk rasa sampai pada tingkat kerusakan (destruktif). Sedangkan dari pihak pengemudi dengan menunjukkan mobilitas sosialnya tidak secara vertikal melainkan horizontal karena tidak ada perubahan dalam derajat kedudukannya, walaupun prosesnya termasuk yang dissosiatif, di mana bentuknya ditandai oleh gejala-gejala adanya ketidak pastian dan perasaan yang tidak senang atau tidak suka (contravention). Sedangkan kekompakan mereka timbul karena adanya solidaritas yang oleh Emile Durkheim disebut solidaritas mekanis dan ferdinand tonnies adalah gerakan solidaritas dari gesellschaft karena adanya ikatan lahir berdasarkan ikatan lahir yang timbul karena kepentingan yang sama.

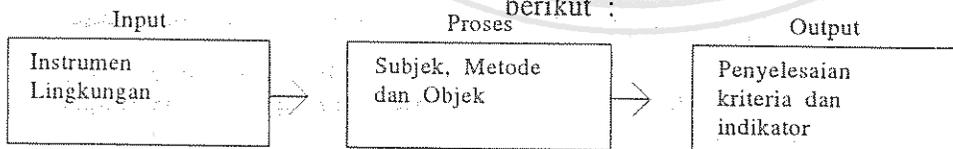
2. Efektivitas Hukum

Teori efektivitas hukum yang berasal dari para sosiolog (Soerjono Soekanto alm, dan Satjipto Raharjo) menyebutkan bahwa hukum berlaku bila memenuhi syarat : 1) Segi Hukum. Dalam kasus ini harus ditegaskan apakah merupakan pelanggaran bila kendaraan angkutan kota Mikrolet dan Metro Mini membuka pintu bila sedang bergerak atau berjalan? Bila jawabannya ya, maka harus tercantum dalam hierarkhi perundang-

undangan; bila tidak, maka tidak perlu diambil tindakan hukum. 2) Segi sarana dan prasarana. Pintu kendaraan merupakan sarana sedangkan halte dan terminal merupakan prasarana yang dapat memenuhi suatu kriteria keselamatan lalu-lintas dan angkutan jalan. Masalahnya apakah sudah memenuhi kebutuhan pengguna? Bila penumpang naik dan turun, tidak di halte atau terminal, padahal sudah cukup banyak, maka penumpangnya juga bersalah selain daripada pengemudinya. 3) Para petugasnya. Dalam kasus ini petugas Polri, harus ada ketegasan, bertindak berdasarkan surat/buku tilang, sehingga tidak ada keraguran. Petugas DLLAJ yang tidak berwenang terhadap tilang mempunyai tata cara koordinasi dengan petugas Polri. 4) Masyarakat. Jangan menjadi bingung karena ada suatu kebijakan, baik penumpang, pengemudi dan pemilik, mengerti dan memahami serta mematuhi peraturan atau ketentuan yang ada.

3. Analisis Kebijakan

Situasi timbulnya/terjadinya aksi unjuk rasa dan unjuk gigi tersebut merupakan akibat dari perencanaan hukum yang kurang matang dan keluarannya tidak mempunyai indikator yang jelas. Penyelesaiannya bisa dikaji secara analisis kebijakan (Drs. Nazir Harjanto, MA, 1995) sebagai berikut :



Dengan melalui pendekatan sistem, maka dapat dirumuskan yaitu

a. Kerangka dan Objek

Kerangka meliputi metode analitis deskriptif dan analitis preskriptif, sedangkan objeknya mengkaji produk atau prosesnya. Dengan metode analitis deskriptif terhadap objek produk dan prosesnya akan menghasilkan implementasi dan evaluasi, ini yang disebut "analysis of policy". Sedangkan metode analitis preskriptif terhadap produk dan prosesnya akan menghasilkan advokasi dan formula-si, ini yang disebut "analysis for policy".

b. Orientasi Penyediaan

Orientasi ini merupakan apa yang ditawarkan, berupa alternatif kebutuhan, proyeksi, ramalan atau prediksi serta mempunyai sasaran/tujuan.

Jadi dengan analisis tersebut diperlukan sadar akan masalah untuk menemukan masalah, lalu strukturisasi masalah untuk menghasilkan masalah yang diputuskan (keputusan masalah), pengkajian keputusan ma-

salah untuk menentukan masalah itu benar atau tidak, bila salah memerlukan formulasi masalah, tetapi bila benar diperlukan penyelesaian untuk diambil suatu solusi yang bisa dianalisis kembali. Dengan demikian solusinya bisa dievaluasi, dan dilanjutkan kembali strukturisasi masalah bila salah, bila benar perlu ditimbulkan kembali sadar akan masalah. Karena walaupun sudah tidak ada gejala lagi bukan berarti tidak ada masalah, sehingga timbul sensitifitas, untuk menganalisis.

Kesimpulan

Karena UU No. 14 tahun 1992 mempunyai aspek yang sangat luas, sehingga "output" yang ada belum bisa dikategorikan selesai sampai di situ saja, perlu adanya evaluasi, advokasi berupa saran dan pembentukan formulasi baru yang bukan berarti dirombak melainkan ada hal-hal yang memerlukan peninjauan atau perbaikan. Begitupun dengan masalah tutup pintu bagi kendaraan angkutan kota yang sedang bergerak atau berjalan, perlu adanya solusi.

Daftar Pustaka

1. Nazir Harjanto, Drs, MA, *Analisis Kebijakan*, Kuliah pada peserta Pelatihan Metodologi Penelitian di PTIK, kerjasama LIPI dan PTIK tanggal 3 April 1995.
2. Soerjono Soekanto, Prof Dr, SH, MA, *Sosiologi suatu Pengantar*, Cetakan keempat, Penerbit Yayasan Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta 1970
3. Bengkel tempat pasang Handle dipersoalkan Aparat PKB, *Harian Terbit*, 31 Agustus 1995.
4. Penjualan Mesin Penutup Pintu Angkutan Umum tak Dimonopoli, *Harian Kompas*, 16 Agustus 1995.