

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA
KELALAIAN YANG MENAKIBATKAN KEMATIAN
(Studi Kasus Putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar)**

Amir Hamzah, S.H.

Dr. Syafruddin, S.H., M.Hum, Sukmawaty Arisa G, S.H., M.H.

Abstrak

Penelitian ini bermaksud menjawab dua pertanyaan terkait tinjauan yuridis terhadap tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian (studi kasus putusan nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar. Pertama, Unsur-unsur tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian dalam kasus putusan nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar. Kedua, pertimbangan hakim dalam menjatuhkan putusan terhadap kasus putusan nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar. Skripsi ini menggunakan penelitian normatif yang akan mengkaji dan menganalisa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum lainnya. Bahan hukum yang digunakan dalam skripsi ini terdiri bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan studi kasus. Hasil dari penelitian ini, penulis menyimpulkan bahwa Pertama: unsur kelalaian dalam kasus putusan nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar berdasarkan dakwaan subsidair yang menggunakan Pasal 359 KUHP unsur karena kealpaan tidak terpenuhi. Kedua: pertimbangan hakim dalam menjatuhkan putusan, memilih dakwaan primair yaitu Pasal 338 KUHP karena pada posisi kasus memiliki unsur kesengajaan yang diinsyafi (*dolus eventualis*).

Kata Kunci: Kecelakaan, Kelalaian, Kesengajaan

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki berbagai pulau yang tersebar di Nusantara dimana untuk menjangkau pulau satu dengan pulau lainya harus ditempuh dengan menggunakan angkutan laut. Transportasi laut sudah menjadi primadona, karena Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang hanya dapat dihubungkan dengan transportasi laut. Berbeda dengan negara yang bukan negara kepulauan, transportasi laut tentu tidak terlalu banyak digunakan untuk menjangkau suatu daerah melainkan ada berbagai moda transportasi seperti kereta api, mobil, dan lain-lain. Menyadari pentingnya peranan transportasi khususnya transportasi darat, perlu diatur mengenai menjamin lalu lintas yang aman, tertib, lancar dan efisien guna kelancaran berbagai aktifitas menuju terwujudnya

kesejahteraan masyarakat. Diantara bermacam sistem transportasi yang ada, seperti transportasi laut, udara, dan darat.

Pelayaran merupakan bagian dari sarana transportasi laut, sebagaimana amanat UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut UU Pelayaran), pelayaran menjadi suatu hal yang sangat strategis bagi wawasan nasional serta menjadi sarana vital yang menunjang tujuan persatuan dan kesatuan nasional. Sehingga mempunyai potensi kuat untuk dikembangkan sesuai dengan peranannya baik nasional maupun internasional sehingga mampu mendorong dan menunjang pembangunan nasional demi meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting di Indonesia, tidak hanya sebagai alat penghubung dari satu wilayah ke wilayah yang lain di Indonesia, namun pada dasarnya transportasi laut merupakan salah satu urat nadi perekonomian yang mempunyai peranan strategis sebagai penghubung antar wilayah untuk mendorong dan menggerakkan kegiatan pembangunan secara keseluruhan dalam rangka mendorong perekonomian daerah dan nasional. Di Indonesia pergerakan barang dari sektor transportasi laut sangat dibutuhkan, karena transportasi laut dapat menjangkau daerah pedalaman dan daerah-daerah terpencil, dimana transportasi lain belum dapat masuk.¹

Akhir-akhir ini, berita tentang kecelakaan transportasi laut hampir setiap hari kita dengar. Lama kelamaan, maka segala sesuatu yang terjadi seolah dianggap sebagai suatu hal yang wajar. Padahal, banyak kerugian baik materi maupun non materi yang ditimbulkan oleh kecelakaan itu. Jika kita perhatikan dengan saksama, terutama tingginya tingkat kecelakaan laut disebabkan oleh beberapa hal, di antaranya adalah: kelebihan muatan pada pengawasan muatan, *human error*, faktor cuaca, dan masih banyak lagi faktor yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan laut. Cuaca buruk juga merupakan salah satu faktor terjadinya kecelakaan *speedboat*. Cuaca buruk sangat ditakuti di dunia pelayaran karena akibatnya yang bisa menimbulkan berbagai kecelakaan di tengah laut seperti *speedboat* terbalik ataupun laka laut antara *speedboat* dengan *speedboat*

¹ Didi Iskandar, Mustamam, Nelvetia Purba, *Analisis Yuridis Kelalaian Pengemudi yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas*, Disertasi Fakultas Hukum Universitas Islam Sumatera Utara, 2019, h. 3.

lainnya yang akhirnya akan menimbulkan korban jiwa. Meningkatnya frekuensi kejadian kecelakaan transportasi laut di Indonesia akhir-akhir ini semakin lama semakin memprihatinkan.

Kecelakaan laut seperti tubrukan, kebakaran, dan kandasnya kapal atau transportasi di laut. Hal ini mengakibatkan kerugian baik dari segi materi, lingkungan, serta timbulnya korban jiwa. Kejadian seperti ini harus dicegah sedini mungkin agar kejadian-kejadian seperti itu tidak terulang lagi. Mengingat kapal atau *speedboat* merupakan transportasi yang paling banyak dipakai oleh masyarakat dalam menunjang kehidupannya. Keadaan-keadaan seperti tersebut dapat dikurangi atau dicegah dengan mengikuti prosedur yang baik dan benar. Oleh karena itu seorang nahkoda di tuntut terus mampu membawa kapal secara cepat dan aman. Prosedur dapat terlaksana dengan baik apabila adanya kerja sama antara orang yang ada di atas kapal dengan seorang nahkoda, serta tanggap dalam menghadapi keadaan darurat seperti tubrukan, kebakaran, hingga kandasnya kapal atau transportasi laut lainnya sehingga dapat mengurangi risiko yang berbahaya.

Kecelakaan laut sering terjadi disebabkan oleh berbagai faktor-faktor alam yang tidak dapat diduga seperti badai yang dapat mengancam keselamatan kapal atau transportasi laut tersebut. Tetapi dasarnya kecelakaan laut yang sering terjadi karena *human error* dan kesalahan prosedur peralatan navigasi yang secara terus menerus tanpa ada rasa kesadaran untuk memperbaikinya terlebih dahulu. Seperti tidak melakukan pengamatan di sekitar secara seksama, tidak berhati-hati, kurang perencanaan sebelum keberangkatan, gagal menilai situasi, gagal mengambil tindakan awal kapal, gagal berkomunikasi, tidak mengenali spesifikasi kapal dengan baik dan gagal mengirimkan/menerima sinyal. Dari berbagai macam kegagalan manusia, “tidak memenuhi aturan” merupakan kegagalan yang paling sering terjadi dan paling besar. Kesalahan yang dimaksud

meliputi *dolus* (sengaja) dan *culpa* (alpa atau lalai).² Salah satu kecelakaan laut yang terjadi adalah tubrukan antara *speedboad* dengan *speedboad* lainnya.

Berdasarkan laporan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), terdapat 13 kecelakaan pelayaran yang terjadi di Indonesia pada 2022. Jumlah itu turun 31,58% jika dibandingkan pada tahun sebelumnya yang sebanyak 19 kasus. Secara rinci, kapal tenggelam dan terbakar menjadi kecelakaan pelayaran yang paling banyak terjadi sepanjang 2022. Jumlah kedua kecelakaan tersebut masing-masing sebanyak lima kasus. Kapal yang terbakar diantaranya Dumai Line 5, Sabuk Nusantara 91, Lit Enterprise, Mutiara Timur I, dan Express Cantika 77. Sedangkan, kapal yang tenggelam antara lain, Satya Kencana III, Teman Niaga, Ladang Pertiwi 02, Permata Asia, dan Cahaya Arafah. Kemudian, terjadi satu tubrukan kapal antara Trisula Bhakti II dan Gerbang Samudra 2. Ada pula dua kasus lainnya merupakan kapal yang teridentifikasi kandas, yakni Young Yong dan Sabuk Nusantara 96./ Adapun, kasus kecelakaan pelayaran paling menonjol sepanjang 2022, antara lain Express Cantika 77 yang terbakar di sekitar perairan Naikliu, Laut Sawu pada 24 Oktober 2022. Lalu, Kapal Young Yong yang kandas di Selat Singapura pada 26 Oktober 2022.³

Seiring dengan kejadian kecelakaan kapal maka akan terdapat jiwa yang menjadi korban kecelakaan tersebut. Jumlah korban kecelakaan dapat dirinci menjadi korban meninggal dan korban luka luka. Jumlah korban jiwa pada Semester I Tahun 2022 cukup menggembarakan dimana jumlah korban mengalami penurunan dibandingkan semester sebelumnya yang berjumlah 27 orang korban jiwa. Sedangkan pada Semester I tahun 2022 jumlah korban jiwa kecelakaan kapal yang diinvestigasi oleh KNKT sebanyak 25 korban jiwa. Jumlah korban jiwa akibat kecelakaan pelayaran paling banyak terjadi di bulan Mei 2022 sebanyak 19 jiwa, dimana 19 orang meninggal dunia.

² Unimar-amni.ac.id, *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Kapten Mulyadi Kabupaten Karanganyar Jawa Tengah*, diakses melalui <http://repository.stimart-amni.ac.id/275/1/BAB%20I.pdf>, Pada tanggal 11 Januari 2023, pukul 23.15 WITA

³ Data Kecelakaan Pelayaran di Indonesia pada Tahun 2022, <https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/terdapat-13-kecelakaan-pelayaran-di-indonesia-pada-2022> diakses pada tanggal 20 Juli 2023 Pukul 16.25 WITA.

Kota Tarakan sendiri memiliki kasus yang sempat menyita perhatian publik pada tahun 2021, kasus tersebut merupakan kecelakaan *speedboat* yang mengakibatkan 3 (tiga) orang meninggal dunia. Berdasarkan artikel yang dipublikasi oleh Tribun Kalteng yang berjudul “Kecelakaan Laut di Perairan Mamburungan Tarakan 2021 Lalu, Polda Kaltara sudah Periksa 24 Saksi”. Menurut artikel tersebut Polda Kaltara terus mengungkap kecelakaan laut yang mengakibatkan tabrakan *speedboat* di perairan Mamburungan pada November 2021, sebanyak 24 saksi kecelakaan laut sudah diperiksa yang mengakibatkan adanya korban meninggal dunia mengapung di perairan tersebut. Hal tersebut diungkap oleh Polda Kaltara saat menggelar pers rilis di depan ruang masuk *Command Center* Mapolda Kaltara pada tanggal 08 Juli 2022. Kapolda Kaltara, Irjen Pol Adityajaya mengatakan bahwa pada 13 November 2021 sekitar pukul 19.00 WITA Sat Polair Polres Tarakan mendapatkan informasi telah terjadi tabrakan *speedboat* di Perairan Mamburungan, Tarakan. Pada saat dilaksanakan olah TKP ditemukan seorang mayat laki-laki mengapung di sekitaran perairan pamusian. Ditemukan satu *tugboat* FC HUA dan TB DE yang berada di seputaran lokasi. Setelah dilakukan evakuasi mayat, kepolisian juga mengamankan barang bukti dan interogasi saksi yang berada di sekitaran lokasi untuk selanjutnya dilakukan penyelidikan. Berdasarkan hasil penyelidikan, ditemukan korban sebanyak 3 (tiga) orang korban yaitu Agusliansyah (38), Arfan (34), dan Rizky Andrian (21).⁴

Berdasarkan keterangan saksi bahwa ketiga korban tersebut sebelumnya berangkat dari Beringin menuju Tanjung Pasir untuk mengambil udang. Lebih lanjut, sesampainya di Muara Pamusian tertabrak *speedboat* Celebes 300 PK yang dinahkodai oleh Muh. Asrul dengan ABK Rio Prasetyo dan Ukar. Diketahui *speedboat* tersebut berangkat dari dermaga Perikanan menuju dermaga bengkel Mamburungan. Pada saat terjadinya tabrakan *speedboat*, Rio Prasetyo terjatuh ke laut dan ditolong oleh Ukar. Kemudian Muh. Asrul dan ABK pergi meninggalkan

⁴ Tribun Kalteng, Kecelakaan Laut di Perairan Mamburungan Kota Tarakan, <https://kalteng.tribunnews.com/2022/07/09/kecelakaan-laut-di-perairan-mamburung-tarakan-2021-lalu-polda-kaltara-sudah-periksa-24-saksi> diakses 21 Juli 2023 pukul 19.00 WITA.

TKP menuju ke bengkel Mamburungan dan menyembunyikan peristiwa tersebut agar tidak diketahui petugas.⁵

Berdasarkan uraian kasus diatas, kasus tersebut telah mendapatkan putusan pengadilan tingkat pertama, yaitu Putusan Pengadilan Negeri Tarakan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar dengan putusan Hakim yaitu menyatakan terdakwa bersalah dan meyakinkan melakukan tindak pidana pembunuhan. Terdakawa dijatuhi pidana selama 13 (tiga belas) Tahun Penjara. Berdasarkan putusan tersebut terdapat 3 (tiga) macam dakwaan dari Jaksa Penuntut Umum, yaitu dakwaan primair menggunakan Pasal 338 KUHP, dakwaan subsidair menggunakan Pasal 359 KUHP, dan dakwaan lebih subsidair menggunakan Pasal 221 Ayat (1) ke 2 KUHP. Penasihat Hukum Teradakwa dalam putusan tersebut memberikan *pledoi* bahwa kejadian tersebut merupakan kelalaian. Namun pertimbangan hakim menolak *pleodi* tersebut, sehingga terdakwa dijatuhi pidana berdasarkan Pasal 338 KUHP yaitu pembunuhan.

Oleh karena itu, berdasarkan hal tersebut penulis akan menguraikan melalui karya ilmiah yang berjudul **“Tinjauan Yuridis terhadap Tindak Pidana Kelalaian yang Mengakibatkan Kematian (Studi Kasus Putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar).**

RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Unsur pidana terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian dalam putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar
2. Pertimbangan hakim dalam menjatuhkan sanksi terhadap pelaku tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian dalam putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar.

METODE PENELITIAN

Pada penelitian ini, penulis menggunakan tipe penelitian normatif dalam menjawab isu hukum terkait tindak pidana kelalaian yang mengakibatkan kematian. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum untuk

⁵ *Ibid.*

menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif disebut juga sebagai penelitian hukum doktrinal. Penelitian ini sering kali hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (*law in book*) atau hukum yang dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan berperilaku masyarakat apa yang dianggap pantas.⁶

PEMBAHASAN

A. Unsur Pidana terhadap Pelaku Tindak Pidana Kelalaian yang Mengakibatkan Kematian dalam Kasus Putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar

Berdasarkan uraian posisi kasus pada dakwaan subsidair putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar, penulis berusaha menganalisis unsur kelalaian yang ada dalam kasus tersebut sesuai dengan Pasal 359 KUHP, yaitu:

“Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama 5 tahun atau pidana kurungan paling lama 1 tahun.”

Dari Pasal 359 KUHP terdapat unsur sebagai berikut:

1) Unsur Barang Siapa

Unsur barangsiapa menunjukan pada subjek hukum “manusia” (terdakwa). Subjek hukum merupakan pendukung hak dan kewajiban dan yang dapat dikategori sebagai subjek hukum yaitu manusia dan badan hukum. Subjek hukum dalam hal ini selaku pendukung hak dan kewajiban dimana subjek hukum yang dinilai mampu secara fisik maupun mental dapat mempertanggungjawabkan apa yang dilakukan ketika dia melanggar hukum yang berlaku. Subjek hukum yang dimaksud dalam perkara ini adalah terdakwa MA. Dimana terdakwa setelah diperiksa dan diteliti dalam perkara ini dianggap cakap dalam hukum. Artinya menurut hukum pidana terdakwa mampu secara fisik maupun

⁶ Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Prenadamedia Group, Depok, 2016, h. 124

mental (sehat jasmani dan rohani) untuk mempertanggungjawabkan perbuatan pidana yang telah dilakukannya. Kemudian sesuai keterangan Saksi Ahli 1 yang memiliki keahlian dibidang administrasi, menjelaskan bahwa berdasarkan Pasal 137 (1) UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran mengatur bahwa Nahkoda bertanggungjawab atas keselamatan, keamanan, ketertiban kapal pelayaran dan muatan kapal, dalam hal ini motoris *speedboat* yaitu terdakwa MA.⁷ Oleh karena itu, terdakwa MA memenuhi unsur barang siapa sebagai subjek hukum dalam mempertanggungjawabkan tindak pidana.

2) Unsur karena Kesalahannya (Kealpaannya)

Dalam hukum pidana dikenal ada dua kesalahan yakni kesengajaan (*opset/dolus*) dan kealpaan (*culpa*). Menurut Lamintang, Kealpaan (*culpa*) oleh para penulis Belanda disitilahkan salah satu bagian dari *Schuld*. Menurutnya bahwa pengertian *Schuld* itu tidak selalu sama dengan pengertian *Culpa*.⁸ *Culpa* (lalai/alpa) diartikan sebagai situasi dimana seseorang seharusnya melakukan tindakan penghati-hatian namun tidak melakukannya (tidak adanya kehati-hatian atau seharusnya melakukan penduga dugaan namun tidak melakukannya (kurangnya perhatian terhadap akibat yang dapat timbul Kelalaian/kealpaan ini kemudian dibagi menjadi kelalaian/kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*) dan kelalaian/kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*).

Kelalaian/kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*), pelaku dapat membayangkan atau memperkirakan kemungkinan timbulnya suatu akibat atas perbuatannya. Namun ia percaya dan berharap akibatnya tidak akan terjadi dan melakukan upaya pencegahan agar akibat yang tidak dikehendaki itu tidak terjadi. Sementara itu, dalam kelalaian/kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*), pelaku tidak dapat membayangkan/memperkirakan kemungkinan timbulnya suatu akibat atas perbuatannya padahal seharusnya ia dapat menduganya.

⁷ Putusan Pengadilan Negeri Tarakan Nomor: 183/Pid.B/2022/PN Tar, h. 33

⁸ Lamintang, P.A.F, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997, h. 334-335

Delik kealpaan *culpose delico* dirumuskan dengan menggunakan kata-kata "karena kealpaannya". Dalam hukum pidana, kealpaan/kelalaian yang dapat dipidana hanyalah *culpa lata*, yaitu *culpa* dengan kadar/derajat kurang hati-hatian dan kurang penduga-dugaan seseorang yang sangat besar (sangat lalai/alpa). Sementara kealpaan kelalaian yang kadar/derajat kurang hati-hatian dan kurang penduga-dugaannya kecil (*culpa levis*) tidak dapat dipidana.⁹

Berdasarkan posisi kasus putusan, Terdakwa MA yang menahkodai *speedboat* berlayar dengan kecepatan 24,8 Knot. Padahal berdasarkan keterangan Saksi Ahli 1 yang memiliki keahlian dibidang administrasi pelayaran menjelaskan bahwa kecepatan sebuah *speedboat* di perairan Kota Tarakan ialah 14 Knot dan apabila melebihi akan berisiko tinggi. Kemudian ketika menahkodai *speedboat* lampu *scole*/lampu penerangan dalam keadaan tidak menyala, padahal hal tersebut sangat diperlukan dalam perjalanan di perairan pada malam hari dan terdakwa tidak melakukan pemeriksaan *speedboat* dimaksudkan untuk memastikan *speedboat* layak digunakan atau tidak. Terdakwa sebagai nahkoda tidak mempunyai SKK untuk menahkodai *speedboat* dan hanya berbekal pengalaman saja. Berdasarkan halaman 13 Putusan dalam dakwaan subsider, terdakwa menyadari bahwa telah membahayakan keselamatan orang lain bahkan nyawa orang lain. Apabila kasus ini dilihat dari jenis kelalaian yang disadari (*bewuste schuld*), terdakwa telah menyadari bahwa dengan terdakwa tidak memiliki SKK, kemudian menahkodai *speedboat* di malam hari tanpa lampu penerangan, dan kecepatan yang tinggi akan membahayakan orang lain atau nyawa orang lain. Namun Terdakwa dalam hal ini tidak melakukan upaya pencegahan agar akibat yang dikehendaki atau dibayangkan itu terjadi. Oleh karena itu, menurut penulis unsur karena kesalahan (kealpaan) tidak terpenuhi.

⁹ Laurences Aulia dan Kenny Wiston, Unsur Sengaja dan Tidak Sengaja dalam Hukum Pidana, <https://www.kennywiston.com/unsur-sengaja-dan-tidak-sengaja-dalam-hukum-pidana/> diakses tanggal 5 Agustus 2023 Pukul 18.36 WITA.

B. Pertimbangan Hakim Menjatuhkan Sanksi Dalam Putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar

Pertimbangan Hakim dan Putusan

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa dinyatakan bersalah melakukan tindak pidana, maka sesuai ketentuan pasal 193 ayat 1 KUHP, Terdakwa harus dijatuhi pidana yang setimpal dengan perbuatannya; Menimbang, bahwa untuk menentukan pidana yang tepat bagi Terdakwa, perlu dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut, yaitu:

Hal-hal yang memberatkan:

- 1) Perbuatan Terdakwa telah mengakibatkan duka yang mendalam bagi keluarga Para Korban;
- 2) Terdakwa tidak melaporkan kejadian yang dialaminya pada Pihak yang berwajib;

Hal-hal yang meringankan: Terdakwa bersikap sopan dan berterus terang di persidangan;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa pernah ditangkap dan telah ditahan, maka sesuai pasal 22 ayat (4) KUHP, masa penangkapan dan penahanan Terdakwa, dikurangkan seluruhnya terhadap pidana yang akan dijatuhkan;

Menimbang, bahwa untuk menjamin dapat dilaksanakannya putusan ini, maka diperintahkan supaya Terdakwa tetap ditahan;

Menimbang, bahwa mengenai barang bukti, majelis sependapat dengan Penuntut Umum bahwa seluruh barang bukti dikembalikan pada pemiliknya;

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa telah dipersalahkan dan dijatuhi pidana, maka dihukum pula untuk membayar ongkos perkara yang besarnya akan ditentukan dalam amar putusan ini;

Mengingat ketentuan Pasal 338 KUHP, Undang-Undang Nomor 8 tahun 1981, serta peraturan perundangan lainnya yang bersangkutan:

M E N G A D I L I :

- 1) Menyatakan Terdakwa MA terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana "Pembunuhan";
- 2) Menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa MA oleh karena itu dengan pidana penjara selama 13 (tiga belas) tahun;
- 3) Menetapkan masa penangkapan dan penahanan yang telah dijalani Terdakwa, dikurangkan seluruhnya dari lamanya pidana yang dijatuhkan;
- 4) Menetapkan Terdakwa tetap berada dalam tahanan;
- 5) Menetapkan barang bukti berupa:
 - 1 (satu) buah dompet warna coklat milik sdr. AG;
 - 1 (satu) buah kunci motor milik sdr. AG;
 - Uang tunai sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
 - 1 (satu) buah kunci rumah milik sdr. AG;
 - 1 (satu) buah tas selempang warna hitam merk supreme milik sdr. AG;
 - 1 (satu) lembar STNK Nopol KT 5527 FO milik sdr. AG;
 - 1 (satu) unit Hp merk advan warna silver milik sdr. AG;
 - 1 (satu) buah botol kecil warna bening minyak kampak milik sdr. AG;
 - 1 (satu) buah sim C an. AG;
 - 1 (satu) unit HP merk readmi 5 warna hitam milik sdr. AF;
 - 1 (satu) buah sim A an. AG;
 - Uang tunai Rp. 16.000,- (enam belas ribu rupiah) milik sdr. AF;
 - 1 (satu) buah sim C an. AG yang habis masa berlakunya;
 - 1 (satu) buah tas selempang bertuliskan levana warna hitam milik sdr. AF;
 - 1 (satu) buah korek api warna stabilo;
 - Uang tunai Rp. 5.867.000,- (lima juta delapan ratus enam puluh
 - 1 (satu) buah masker kain warna hitam;

- tujuh ribu rupiah) milik sdr. AF yang ditemukan didalam tas selempang sdr. AF;
- 1 (satu) lembar nota pembelian dari baraya mandiri yang ditemukan didalam tas selempang sdr. AF;
 - 3 (tiga) buah blong warna Biru milik sdr. BB;
 - 1 (satu) buah sarung penutup mesin speed boat 40 PK warna Hitam betuliskan AMRI;
 - 1 (satu) buah Jerigen/Gelen tempat BBM Speed boat 40 PK warna Abu Abu dalam kondisi atasnya Robek;
 - 1 (satu) buah kursi speed boat 40 PK yang terbuat dari bahan kayu berlapis busa/gabus dan kulit oscar berwarna Abu-Abu;
 - 1 buah blong warna biru. Dikembalikan kepada yang berhak melalui saksi BB;
 - 1 (satu) buah speed boat menggunakan 1 (satu) unit mesin 250 PK merk Suzuki warna hitam dengan bodi speed boat berwarna putih hijau dan pada bodi speed boat tersebut memiliki logo “NIKE” berwarna merah serta pada bres bagian kriri dan kanan speed boat tersebut terdapat tulisan CELEBES (disita dalam perkara lain);
 - 2 lembar pas kecil speed boat Celebes 03 a/n HM. Dikembalikan kepada saksi HM

6) Membebankan kepada Terdakwa untuk membayar biaya perkara sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah).

Berdasarkan pertimbangan hakim dalam memilih Pasal 338 KUHP untuk dijatuhkan terhadap terdakwa, hakim memilih pasal tersebut atas dasar kesengajaan. Terdakwa dalam pertimbangan hakim telah melakukan perbuatan kesengajaan dengan insyaf akan kemungkinan atau *dolus eventualis (opzet bij mogelikhheids bewustzinjn)*. Kesengajaan ini pula diklaim “kesengajaan menggunakan pencerahan kemungkinan” bahwa seorang melakukan perbuatan menggunakan tujuan untuk mengakibatkan suatu dampak tertentu. Akan tetapi, si pelaku menyadari bahwa mungkin akan ada dampak lain yg pula di larang dan diancam oleh undang-undang. Prof. Bemmelen mengungkapkan pendapat Prof. Pompe yaitu tentang istilah

dolus eventualis merupakan kesengajaan bersyarat yang bertolak menurut kemungkinan.¹⁰ Artinya, tidak pernah dikehendaki dan diketahui menurut dalam kemungkinan itu. Seseorang yang menghendaki kemungkinan matinya orang lain, tidak bisa di katakan bahwa orang tersebut menghendaki agar orang itu mati.

Berdasarkan kasus dalam putusan yang diuraikan di atas, penulis melihat terdapat perbandingan antara tuntutan JPU dan pledoi penasihat hukum. Berdasarkan tuntutan JPU dan pertimbangan hakim, menganggap kasus kecelakaan *speedboat* yang menyebabkan meninggalnya orang lain adalah suatu kesengajaan yang diinsyafi (*dolus eventualis*) sehingga terdakwa dituntut menggunakan Pasal 338 KUHP. Sedangkan dalam *pledoi* penasihat hukum menganggap kasus ini adalah suatu kelalaian yang disadari (*bewuste schuld*) yang mengakibatkan matinya orang lain. Sengaja sebagai sadar kemungkinan/sengaja sebagai sadar bersyarat (*dolus eventualis/voorwadelijk opzet/opzet bij mogelijheids bewustzijn*) dimana dengan dilakukannya suatu perbuatan, pelaku menyadari kemungkinan terjadinya akibat lain yang sebenarnya tidak dikehendaki, namun kesadaran tentang kemungkinan terjadinya akibat lain itu tidak membuat pelaku membatalkan niatnya dan ternyata akibat yang tidak dituju tersebut benar-benar terjadi. Dengan kata lain, pelaku pernah berpikir tentang kemungkinan terjadinya akibat yang dilarang undang-undang, namun ia mengabaikannya dan kemungkinan itu ternyata benar-benar terjadi.

Arrest Hoge Raad tanggal 19 Juni 1911 (*Hoornse taart arrest*) menjadi putusan yang hampir selalu dirujuk saat membahas bentuk kesengajaan dalam gradasi ketiga ini. Sementara itu, *culpa* (lalai/alpa) diartikan sebagai situasi dimana seseorang seharusnya melakukan tindakan penghati-hatian namun tidak melakukannya (tidak adanya kehati-hatian) atau seharusnya melakukan penduga-dugaan namun tidak melakukannya (kurangnya perhatian terhadap akibat yang dapat timbul).

¹⁰ Iqbal Zaky, *Analisis Teori Dolus Eventualis dan Bewuste Culpa pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia*, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, 2020, h. 11.

Kelalaian/kealpaan ini kemudian dibagi menjadi kelalaian/kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*) dan kelalaian/kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*).

Dalam kelalaian/kealpaan yang disadari (*bewuste schuld*), pelaku dapat membayangkan/memperkirakan kemungkinan timbulnya suatu akibat atas perbuatannya namun ia percaya dan berharap akibatnya tidak akan terjadi dan melakukan upaya pencegahan agar akibat yang tidak dikehendaki itu tidak terjadi. Sementara itu, dalam kelalaian/kealpaan yang tidak disadari (*onbewuste schuld*), pelaku tidak dapat membayangkan/memperkirakan kemungkinan timbulnya suatu akibat atas perbuatannya padahal seharusnya ia dapat menduganya. *Culpose delict* (delik kealpaan) dirumuskan dengan menggunakan kata-kata “karena kealpaannya”. Dalam hukum pidana, kealpaan/kelalaian yang dapat dipidana hanyalah (*culpa lata*), yaitu *culpa* dengan kadar/derajat kurang hati-hatian dan kurang penduga-dugaan seseorang yang sangat besar (sangat lalai/alpa). Sementara kealpaan/kelalaian yang kadar/derajat kurang hati-hatian dan kurang penduga-dugaannya kecil (*culpa levis*) tidak dapat dipidana.

Berdasarkan batasan antara *dolus eventualis* dan *bewuste schuld*, secara teoritis sengaja sebagai sadar kemungkinan/sengaja sebagai sadar bersyarat (*dolus eventualis/voorwadelijk opzet/opzet bij mogelijkheids bewustzijn*) adalah situasi dimana pelaku pada akhirnya dianggap “menyetujui” akibat yang mungkin terjadi. Sementara dalam kealpaan/kelalaian yang disadari (*bewuste schuld*), pelaku “tidak menyetujui” akibat yang mungkin terjadi namun yang bersangkutan tetap melakukan perbuatan yang mungkin menimbulkan akibat tersebut karena merasa yakin akibat tidak akan terjadi karena telah dilakukannya upaya pencegahan.

Dalam putusan yang dijatuhkan hakim dengan memilih menggunakan dakwaan primair yaitu Pasal 338 KUHP, menurut penulis hal tersebut sudah tepat. Karena unsur kesengajaan dalam Pasal 338 KUHP tersebut terpenuhi bahwa fakta hukum telah mengungkapkan bahwa Terdakwa adalah orang

yang sehat secara kejiwaan. Artinya Terdakwa menyadari betul bahwa dirinya belum mempunyai Surat Kecakapan Kapal (SKK) sebagai syarat seseorang dapat mengemudikan kapal/speedboat, karena kemampuannya mengemudikan speedboat belum teruji.

Terdakwa juga sangat menyadari betul bahkan bisa memperkirakan bahwa apabila kapal yang dikendarainya/dinakhodainya tidak berlampu, dan berjalan di malam hari, maka sudah pasti kapalnya tidak akan terlihat oleh kapal/perahu/speedboat lainnya yang akan berpapasan dengannya, sehingga kemungkinan besar kapal/speedboatnya dapat ditabrak oleh kapal lain yang tidak melihatnya. Terdakwa juga menyadari betul bahwa perairan yang akan dilewatinya adalah perairan yang dekat dengan Pelabuhan, serta perairan yang akan menyisir dipinggir Kota Tarakan, yang tentunya perairan seperti itu adalah perairan yang cukup ramai dilalui oleh kapal/speedboat lainnya, sehingga speedboat Terdakwa seharusnya berjalan pelan, apalagi speedboatnya tidak berlampu, namun seluruh hal-hal tersebut, dikesampingkan oleh Terdakwa, bahkan dalam keadaan yang seperti tersebut diatas, dengan beraninya Terdakwa mengemudikan kapal/speedboatnya dengan kecepatan tinggi yakni 24 knot. Berdasarkan hal tersebut, majelis berkesimpulan bahwa Terdakwa memang sengaja mengambil resiko bertabrakan dengan kapal lain, yang mana pada akhirnya kapal/speedboat yang dinakhodai Terdakwa benar-benar bertabrakan dengan speedboat lainnya.

Kasus tersebut juga disebut sebagai kesengajaan (*dolus eventualis*) dikuatkan oleh penjelasan saksi ahli. Saksi ahli merupakan dosen tetap (PNS) pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia khususnya dalam hukum pidana, dan Ahli mengajar pada program studi pada Strata 1, Strata 2, dan Strata 3. Selain itu, Ahli juga adalah wakil direktur dari sekolah kajian statistika global Universitas Indonesia, mengajar Kajian ilmu Kepolisian, Kajian Terorisme, Kajian Pertahanan Nasional dan Kajian Kewilayahan. Berdasarkan penjelasannya di dalam persidangan, saksi menyebutkan Bahwa suatu kecelakaan yang disebabkan oleh suatu kecerobohan, suatu

kesembronoan, suatu ketidak hati-hatian dikatakan suatu kelalaian atau suatu kesengajaan yang bersifat sengaja dengan kemungkinan atau *dolus eventualis*.

Perbedaan *dolus* (sengaja) dan *culpa* (lalai) pada hakikatnya adalah ada pada kehendak, karena pada teori kesengajaan terdapat 2 teori didalamnya yakni teori kehendak (*wills theorie*) yang artinya orang tersebut memang mempunyai kehendak untuk melakukan suatu tindak pidana dan kedua teori membayangkan (*vorrstelling theorie*) yaitu pelaku bisa membayangkan adanya kemungkinan akibat yang timbul pada perbuatan yang akan dilakukannya.

Bahwa dalam *dolus* dipersyaratkan ada pengetahuan dan ada kehendak, sementara dalam *culpa* pengetahuan kesadaran dalam menyikapi harus ada tetapi kehendak tidak ada. Untuk itu, konsep dari lalai sering disebut sebagai kurang kehati-hatian, yaitu bagaimana jika seseorang mengambil resiko yang luar biasa untuk menyebabkan terjadinya akibat, contoh ugal-ugalan di jalan raya.

Bahwa dalam kasus ini, adanya satu pelaku yang kelengkapan pengamanannya kurang, surat izin mengemudinya tidak ada, menjalankan suatu kendaraan pada malam hari ditempat gelap dengan kurang penerangan, kemudian dengan kecepatan tinggi yang mengakibatkan pelaku menabrak kapal nelayan dan menyebabkan orang lain mati, maka dalam konteks ini menurut ahli bukan merupakan suatu kelalaian melainkan konteks mengambil resiko yang luar biasa untuk menyebabkan terjadinya akibat. Sehingga dalam konteks hukum pidana hal itu disebut *eventualis* atau sebagai keinsyafan kemungkinan yang berdiri sendiri yang kategorinya adalah kesengajaan. Sehingga ketika membicarakan tentang kesengajaan yang menyebabkan mati maka termasuk dalam Pasal 338 KUHP.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, penulis mengambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan kasus dalam putusan Nomor 183/Pid.B/2022/PN Tar, dalam dakwaan subsidairnya unsur ke dua Pasal 359 KUHP karena kesalahannya kealpaannya tidak terpenuhi karena terdakwa menyadari bahwatelah membahayakan keselamatan orang lain bahkan nyawa orang lain. Apabila kasus ini dilihat dari jenis kelalaian yang disadari (*bewuste schuld*), terdakwa telah menyadari bahwa dengan terdakwa tidak memiliki SKK, kemudian menahkodai *speedboat* di malam hari tanpa lampu penerangan, dan kecepatan yang tinggi akan membahayakan orang lain atau nyawa orang lain. Namun Terdakwa dalam hal ini tidak melakukan upaya pencegahan agar akibat yang dikehendaki atau dibayangkan itu terjadi.
2. Hakim menjatuhkan putusan 13 (tiga belas) tahun penjara dengan menggunakan dakwaan primair yaitu Pasal 338 KUHP tentang Pembunuhan. Majelis hakim menolak *pledoi* penasihat hukum yang menyatakan bahwa kejadian ini merupakan suatu kelalaian (*culpa*) atau ketidak hati-hatian terdakwa. Namun, dalam pertimbangan hakim berdasarkan fakta persidangan, keterangan saksi, keterangan ahli, alat dan barang bukti, menyimpulkan bahwa kasus ini merupakan suatu kesengajaan yang diinsyafi (*dolus eventualis*).

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abidin Farid, A. Zainal, *Hukum Pidana 1*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.
- Ariman, Rasyid dan Fahmi Raghil, *Hukum Pidana*, Setara Press, Malang, 2015.
- Bambang, Sutiyoso, *Metode Penemuan Hukum*, Yogyakarta, 2006.
- Chazawi, Adami, *Kejahatan Terhadap Nyawa*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007.
- _____, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Raja Grafindo, Jakarta, 2013.
- Efendi, Jonaedi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Prenadamedia Group, Depok, 2016.
- _____, Erdianto, *Hukum Pidana Indonesia Suatu Pengantar*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2014.

Gunadi, Ismu dan Jonaedi Effendi, *Cepat & Mudah Memahami Hukum Pidana*, Kencana, Jakarta, 2014.

Hamzah, Andi, *Hukum Pidana Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2017.

Laminantang, P.A.F, *Hukum Penintesia Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, 2012.

_____, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Cet I, PT. Sinar Grafika, Jakarta, 2014.

_____, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1997.

Marpaung, Leden, *Proses Penanganan Peerkara Pidana*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.

Prasetyo, Teguh, *Hukum Pidana*, Cet. VI, PT. Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2015.

Prodjodikoro, Wirjono, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Bandung, 2003.

R. Gultom, Elfrida, *Hukum Pengangkutan Laut*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2020.

Setiady, Tolib, *Pokok-Pokok Penitensier Indonesia*, Alfabeta, Bandung, 2010.

Teguh, Prasetyo, *Hukum Pidana*, Raja Gravindo Persada, Jakarta, 2011.

Zainudin, Ali, *Hukum Pidana Islam*, Sinar Grafika, Jakarta, 2007.

JURNAL

Alwi, Aprilya Zachira, *Tinjauan Yuridis terhadap Tindak Pidana Pemalsuan Surat Sehat di Tengah Wabah COVID-19*, Disertasi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2021.

Candra, Septa, *Rumusan Ketentuan Pidana dalam Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia*, Jurnal Hukum PRIORIS, vol 3 no 3, 2013.

Erwin, Rahmi dan Fahririn, *Tanggung Jawab Negara untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Kapal sebagai Sarana Transportasi Menurut Hukum Internasional dan Hukum Indonesia*, Supremasi Jurnal Hukum Vol. 4, No. 2, 2022

- Iskandar, Didi, Mustamam, dan Nelvetia Purba, *Analisis Yuridis Kelalaian Pengemudi yang Menyebabkan Korban Meninggal Dunia dalam Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas*, Disertasi Fakultas Hukum Universitas Islam Sumatera Utara, 2019.
- J. Muhaling, Aprianto, *Kelalaian yang Mengakibatkan Matinya Orang Menurut Perundang-Undangan yang Berlaku*, *Lex Crimen* Vol. VIII/No. 3/Maret, 2019.
- Muwahid, *Metode Penemuan Hukum (Rechtsvinding) oleh Hakim dalam Upaya Mewujudkan Hukum yang Responsif*, *Jurnal Al-Hukama The Indonesian Journal of Islamic Family Law*, Vol. 7, No. 1, 2017.
- Nurhalifah dan Rahmiati, *Pertimbangan Hakim dalam Penjatuhan Pidana Terkait Hal yang Memberatkan dan Meringankan Putusan*, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum*, No. 66, Th. XVII, Agustus 2015.
- Putra, Yanuar Syam, *Rekonstruksi Hukum Transportasi Perairan terhadap Keselamatan dan Keamanan Penumpang dan Barang*, *Lex Librum: Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 4 Nomor 2 Juni 2018.
- Unimar-amni.ac.id, *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Kapten Mulyadi Kabupaten Karanganyar Jawa Tengah*, diakses melalui <http://repository.stimart-amni.ac.id/275/1/BAB%20I.pdf>, Pada tanggal 11 Januari 2023, pukul 23.15 WITA.
- Wahyuni, Fitri. *Dasar-Dasar Hukum Pidana di Indonesia*, PT Nusantara Persada Utama, Tangerang Selatan, 2017.
- Zaky, Iqbal, *Analisis Teori Dolus Eventualis dan Bewuste Culpa pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas yang Mengakibatkan Korban Meninggal Dunia*, Universitas Islam Indonesia Yogyakarta, 2020.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

INTERNET

Data Kecelakaan Pelayaran di Indonesia pada Tahun 2022,
<https://dataindonesia.id/sektor-riil/detail/terdapat-13-kecelakaan-pelayaran-di-indonesia-pada-2022> diakses pada tanggal 20 Juli 2023 Pukul 16.25 WITA.

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/membunuh>, diakses pada tanggal 1 April 2023, pukul 14.28 WITA.

Tim Penyusun Data Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Tahun 2022, *Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi 2022 Semester 1*, KNKT, Jakarta, 2022.

Aulia, Laurences dan Kenny Wiston, Unsur Sengaja dan Tidak Sengaja dalam Hukum Pidana, <https://www.kennywiston.com/unsur-sengaja-dan-tidak-sengaja-dalam-hukum-pidana/> diakses tanggal 5 Agustus 2023 Pukul 18.36 WITA.

Tribun Kalteng, Kecelakaan Laut di Perairan Mamburungan Kota Tarakan, <https://kalteng.tribunnews.com/2022/07/09/kecelakaan-laut-di-perairan-mamburung-tarakan-2021-lalu-polda-kaltara-sudah-periksa-24-saksi> diakses 21 Juli 2023 pukul 19.00 WITA.