

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP
ORANG YANG SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN
BERMOTOR DENGAN CARA ATAU KEADAAN YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN
KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN STUDI PUTUSAN
NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP**

TESIS



Oleh:

ADIM HARYOKO

NIM : 20302400008

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP
ORANG YANG SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN
BERMOTOR DENGAN CARA ATAU KEADAAN YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN
KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN STUDI PUTUSAN
NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP**

TESIS

**Diajukan untuk penyusunan Tesis
Program Studi Ilmu Hukum**

Oleh:

ADIM HARYOKO

NIM : 20302400008

Konsentrasi : Hukum Pidana

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2025**

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP ORANG YANG
SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DENGAN
CARA ATAU KEADAAN YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN
LALU LINTAS DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN
STUDI PUTUSAN NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP**

Diajukan Untuk Penyusunan Tesis

Program Magister Hukum

Oleh:

Nama : ADIM HARYOKO

NIM : 20302400008

Program Studi : Magister (S2) Ilmu Hukum (M.H.)

Disetujui oleh:

Pembimbing I
Tanggal,

Dr. Arpangi, S.H., M.H.

NIDN. 06-1106-6805

Dekan

Fakultas Hukum

UNISSULA

Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.

NIDN. 06-2004-6701

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP
ORANG YANG SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN
BERMOTOR DENGAN CARA ATAU KEADAAN YANG
MENGAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN
KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN STUDI PUTUSAN
NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP**

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji
Pada Tanggal 06 November 2025
Dan dinyatakan **LULUS**

Tim Penguji
Ketua,
Tanggal,


Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN. 06-2004-6701

Anggota



Dr. Arpangi, S.H., M.H.
NIDN. 06-1106-6805

Anggota,



Dr. Lathifah Hanim, S.H., M.Hum., M.Kn.
NIDN. 06-2102-7401

Mengetahui

Dekan
Fakultas Hukum
UNISSULA


Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, S.H., M.H.
NIDN: 06-2004-6701

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : ADIM HARYOKO
NIM : 20302400008

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul:

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP ORANG YANG
SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DENGAN
CARA ATAU KEADAAN YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN
LALU LINTAS DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN
STUDI PUTUSAN NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP**

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran bahwa saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian besar karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 30 Oktober 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(ADIM HARYOKO)

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama	: ADIM HARYOKO
NIM	: 20302400008
Program Studi	: Magister Ilmu Hukum
Fakultas	: Hukum

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa ~~Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi*~~ dengan judul:

ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERISTIWA SETIAP ORANG YANG SENGAJA MENGEMUDIKAN KENDARAAN BERMOTOR DENGAN CARA ATAU KEADAAN YANG MENAKIBATKAN KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN KORBAN MENINGGAL DUNIA DENGAN STUDI PUTUSAN NOMOR 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 30 Oktober 2025
Yang Membuat Pernyataan.



(ADIM HARYOKO)

*Coret yang tidak perlu

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan nikmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir atau Tesis di Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang. Tesis ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat untuk menempuh kelulusan Magister Hukum.

Penulis menyadari bahwa tesis ini sangat sulit terwujud sebagaimana yang diharapkan, tanpa bimbingan dan bantuan serta tersedianya fasilitas-fasilitas yang diberikan oleh beberapa pihak yang selama ini saya butuhkan. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini penulis sampaikan rasa terima kasih dan rasa hormat kepada:

1. Prof. Dr. H. Gunarto, SH., Akt., M.Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Prof. Dr. H. Jawade Hafidz, SH., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Dr. Andri Winjaya Laksana, SH., M.H selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
4. Dr. ARPANGI, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing penulis yang selalu menyemangati penulis.
5. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan kuliah serta mendidik kami hingga sampai saat ini.
6. Kedua Orang Tuaku tercinta dan tersayang yang selalu mendoakan, mendampingi, dan memberikan semangat kepada penulis untuk menyelesaikan kuliah Magister Hukum.
7. Staf karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah melayani kami, selama belajar di UNISSULA

Semarang, 2025

Penulis,

ADIM HARYOKO

NIM: 20302400008

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 terhadap pengemudi yang mengemudi dalam keadaan mabuk hingga menyebabkan kematian, khususnya melalui kajian terhadap Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, serta menilai sejauh mana norma tersebut melindungi masyarakat dan mencerminkan fungsi hukum pidana dalam konteks keselamatan lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan metode yuridis-normatif melalui kajian terhadap peraturan perundang-undangan, doktrin kesengajaan dan kealpaan, asas legalitas, serta literatur hukum terkait, yang diperkaya dengan pendekatan yuridis-empiris melalui analisis mendalam terhadap fakta hukum dan pertimbangan majelis hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Pasal 311 ayat (5) telah dilakukan secara tepat dan proporsional karena majelis hakim berhasil membuktikan adanya unsur kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis*, mengingat terdakwa menyadari risiko fatal dari mengemudi dalam keadaan mabuk; di sisi lain penelitian ini menegaskan pentingnya membedakan batas antara kesengajaan dan kealpaan agar tidak terjadi perluasan interpretasi yang bertentangan dengan asas legalitas.

Kata Kunci: *Pasal 311 ayat (5); kecelakaan lalu lintas; dolus eventualis*

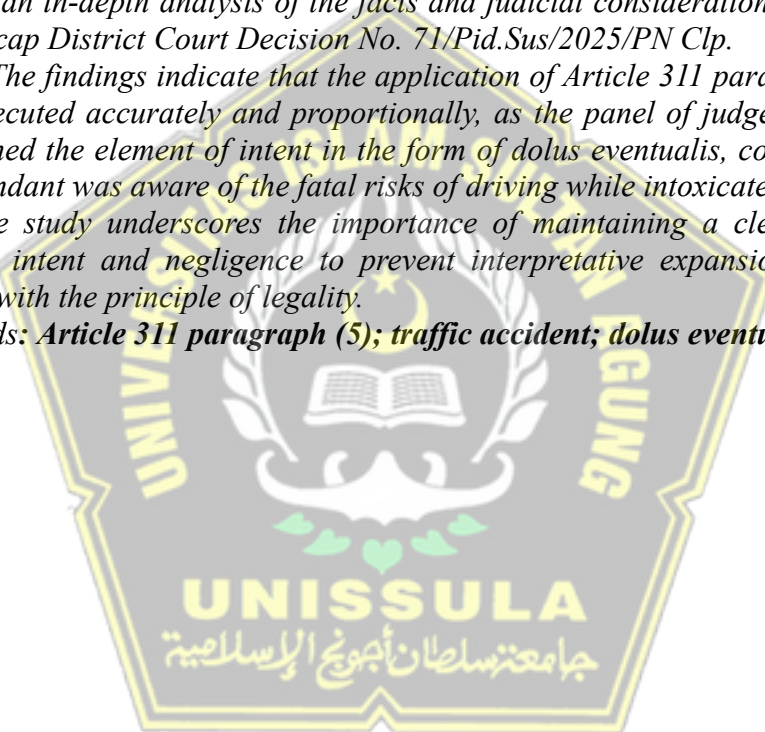
ABSTRACT

This research aims to analyze the application of Article 311 paragraph (5) of Law No. 22 of 2009 to drivers who operate motor vehicles under the influence of alcohol resulting in death, particularly through an examination of the Cilacap District Court Decision No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, as well as to assess the extent to which this provision protects the public and reflects the function of criminal law in the context of traffic safety.

This study employs a normative juridical method through an examination of statutory regulations, doctrines of intent and negligence, the principle of legality, and relevant legal literature, complemented by an empirical juridical approach through an in-depth analysis of the facts and judicial considerations presented in the Cilacap District Court Decision No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.

*The findings indicate that the application of Article 311 paragraph (5) has been executed accurately and proportionally, as the panel of judges successfully established the element of intent in the form of *dolus eventualis*, considering that the defendant was aware of the fatal risks of driving while intoxicated; at the same time, the study underscores the importance of maintaining a clear distinction between intent and negligence to prevent interpretative expansion that would conflict with the principle of legality.*

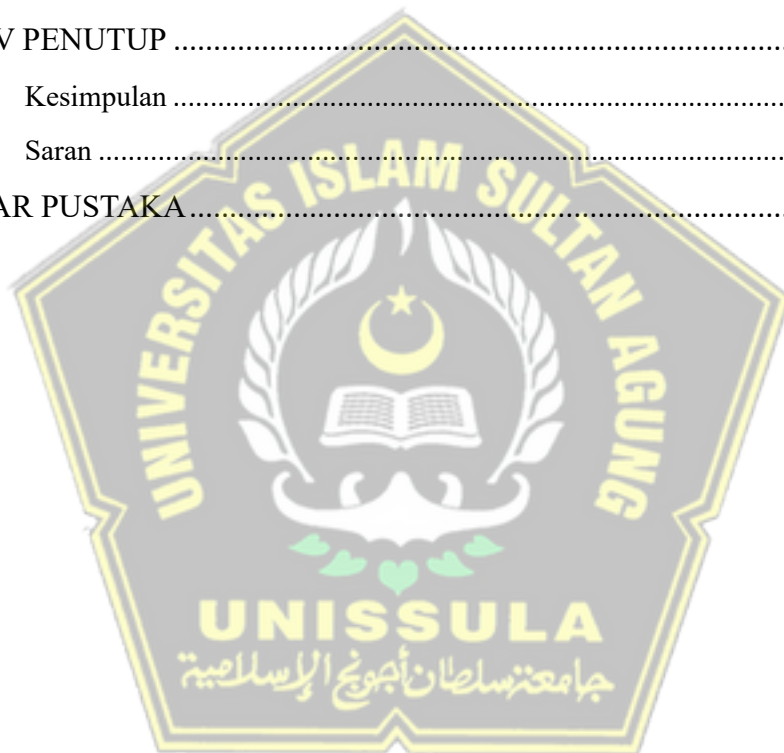
Keywords: *Article 311 paragraph (5); traffic accident; dolus eventualis.*



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN JUDUL.....	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PERSETUJUAN.....	Error! Bookmark not defined.
HALAMAN PENGESAHAN TESIS	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	Error! Bookmark not defined.
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	Error! Bookmark not defined.
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	Error! Bookmark not defined.
KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
DAFTAR ISI	iv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	13
C. Tujuan Penelitian.....	14
D. Manfaat Penelitian.....	15
E. Kerangka Konseptual	17
F. Kerangka Teoritis	28
G. Metode Penelitian.....	32
H. Sistematika Penulisan.....	36
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	39
A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Lalu Lintas.....	39
B. Tinjauan Umum Mengenai Tindak Pidana Lalu Lintas	44
C. Teori Pertanggungjawaban Pidana	50
D. Tinjauan tentang Kesengajaan (Dolus) dan Kealpaan (Culpa) dalam Hukum Pidana 57	

E.	Tinjauan Umum Kesengajaan dalam Kecelakaan menurut Hukum Islam	62
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		67
A.	Konstruksi Yuridis Pasal 311 Ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 Diterapkan Dalam Kasus Pengemudi Mabuk Yang Menyebabkan Kematian, Sebagaimana Tercermin Dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.....	67
B.	Unsur Kesengajaan (Dolus Eventualis) Dalam Pasal Tersebut Terbukti Secara Yuridis Berdasarkan Fakta Dan Pertimbangan Hukum Majelis Hakim	96
C.	Sanksi Yang Dijatuhkan Mencerminkan Nilai Keadilan, Efektivitas Hukum, Dan Selaras Dengan Prinsip Perlindungan Nyawa Dalam Perspektif Hukum Positif Dan Hukum Islam (Jarīmah)	103
BAB IV PENUTUP		107
A.	Kesimpulan	107
B.	Saran	109
DAFTAR PUSTAKA		111



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Konstitusi Negara Republik Indonesia secara tegas menegaskan bahwa “Indonesia adalah negara hukum” (Pasal 1 ayat (3) UUD 1945). Norma fundamental ini menempatkan hukum sebagai pilar utama dalam setiap aspek kehidupan berbangsa dan bernegara. Artinya, seluruh tindakan, baik oleh warga negara maupun penyelenggara negara, harus tunduk pada ketentuan hukum. Prinsip negara hukum tidak hanya menekankan kepastian hukum, tetapi juga keadilan substantif yang menjamin perlindungan hak-hak dasar manusia, termasuk hak atas keselamatan di jalan raya.¹

Dalam pandangan akademisi hukum pidana, negara hukum menuntut adanya keseimbangan antara kepastian, kemanfaatan, dan keadilan dalam setiap penerapan norma.² Hal ini sebagaimana ditegaskan oleh Sri Endah Wahyuningsih, bahwa penegakan hukum pidana tidak boleh berhenti pada sifat represif semata, melainkan harus berpijak pada nilai-nilai keadilan yang hidup di tengah masyarakat.³ Oleh karena itu, hukum lalu lintas yang mengatur keselamatan publik harus dipahami bukan sekadar sebagai perangkat administratif, melainkan sebagai instrumen perlindungan terhadap hak hidup dan rasa aman setiap individu.

¹ Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 1 ayat (3).

² Arief, B. N. (2008). *Bunga rampai kebijakan hukum pidana*. Jakarta: Kencana.

³ Wahyuningsih, S. E. (2017). Pembangunan hukum pidana berbasis nilai keadilan. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12(2), 211–222. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH>

Lebih jauh, Jawade Hafidz menekankan bahwa sistem peradilan pidana harus senantiasa diarahkan pada perlindungan masyarakat dari segala bentuk ancaman, baik yang disengaja maupun akibat kelalaian.⁴ Dalam konteks lalu lintas, pelanggaran serius seperti mengemudi dalam keadaan mabuk bukan hanya persoalan disiplin berkendara, melainkan ancaman terhadap keselamatan umum yang dapat merenggut nyawa. Dengan demikian, penerapan hukum dalam kasus kecelakaan lalu lintas akibat pengemudi mabuk harus dipahami sebagai implementasi nyata dari prinsip negara hukum dalam melindungi masyarakat sekaligus menegakkan keadilan substantif.

Kajian akademik menunjukkan bahwa penegakan hukum lalu lintas tidak boleh dipandang sekadar sebagai instrumen represif untuk menindak pelanggar aturan di jalan. Lebih dari itu, hukum lalu lintas memiliki fungsi strategis sebagai sarana membangun budaya tertib dan aman, yang harus didukung oleh mekanisme pengawasan modern seperti *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Implementasi sistem ini dipandang bukan hanya menekankan aspek penghukuman, tetapi juga berperan sebagai instrumen preventif dan edukatif dalam mendorong kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, penegakan hukum lalu lintas dapat berjalan efektif ketika mampu menghadirkan keseimbangan antara kepastian hukum dan perlindungan keselamatan bagi seluruh pengguna jalan⁵.

⁴ Hafidz, J. (2020). *Penegakan hukum di negara hukum: Kajian teoritis dan praktis*. Semarang: UNISSULA Press.

⁵ Sitorismi, T. (2025). *Penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik: Semangat hukum modern (Electronic Traffic Law Enforcement)* [Tesis, Universitas Islam Sultan Agung]. Repository Universitas Islam Sultan Agung.

Lalu lintas jalan raya merupakan salah satu aspek vital dalam kehidupan sosial-ekonomi masyarakat modern. Jalan raya tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang publik yang harus dijaga keselamatannya. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan bahwa aspek keselamatan sering kali terabaikan, baik akibat faktor teknis, kelalaian pengemudi, maupun perilaku menyimpang. Data dari berbagai penelitian menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi penyumbang utama angka kematian yang dapat dicegah, sehingga peraturan hukum di bidang ini memegang peranan penting dalam memberikan perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jalan.⁶

Dalam kerangka hukum pidana, lalu lintas tidak lagi dipandang sekadar sebagai permasalahan administratif, melainkan juga sebagai ranah yang memiliki implikasi pidana ketika terjadi pelanggaran yang mengakibatkan korban jiwa. Hal ini menunjukkan adanya pergeseran paradigma, dari sekadar penegakan aturan teknis menuju penguatan norma hukum yang menjamin perlindungan terhadap nyawa manusia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi dasar hukum yang menegaskan prinsip tersebut, khususnya melalui ketentuan pidana yang lebih tegas terhadap pengemudi yang dengan sengaja membahayakan keselamatan orang lain.⁷

⁶ Mulyadi, L. (2016). *Sistem peradilan pidana: Perspektif teori dan praktik peradilan*. Alumni.

⁷ Hamzah, A. (2014). *Hukum acara pidana Indonesia*. Sinar Grafika.

Indonesia sebagai negara dengan ragam sosial-budaya yang kaya menghadirkan tantangan unik dalam penegakan norma berlalu lintas. Dalam kekerabatan sosial kita, mulai dari arisan keluarga hingga hajatan atau pertemuan santai, seringkali muncul kebiasaan minum-minum yang menjadi bagian dari dinamika kebersamaan. Kebiasaan ini menciptakan situasi di mana perilaku *drunk driving* bisa saja dianggap sebagai hal yang lumrah. Namun, di balik keintiman tersebut tersimpan ancaman serius terhadap keselamatan publik ketika seseorang mengemudi dalam keadaan mabuk, di mana risiko fatalitas meningkat tajam. Dalam konteks ini, pengemudi tidak sekadar berhadapan dengan norma moral, tetapi juga menghadapi konsekuensi hukum pidana berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, utamanya Pasal 311 ayat (5) yang menyatakan:⁸

“Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).”

Norma ini menegaskan posisi hukum yang tegas terhadap pengemudi yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan atau cara yang membahayakan hingga mengakibatkan kematian orang lain. Dengan demikian, ketentuan ini mengontraskan antara kenyamanan budaya yang cenderung permisif terhadap minum-minum dalam acara sosial dengan

⁸ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

kepentingan hukum pidana yang mengedepankan perlindungan keselamatan umum.⁹

Dalam kerangka *normative legal analysis*, penting untuk memahami realitas sosial sebagai latar empiris bagi norma hukum. Studi mahasiswa Magister Ilmu Hukum UNISSULA secara normatif menyoroti bagaimana penerapan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dihadapkan pada perilaku masyarakat yang tidak hanya melanggar, tetapi juga berakar pada kebiasaan kolektif. Salah satu studi, meskipun bukan spesifik tentang pengemudi mabuk tetapi ada relevansi struktural, menunjukkan bahwa tingkat pelanggaran lalu lintas sering dipicu oleh lemahnya kesadaran hukum masyarakat, termasuk ketidakpatuhan terhadap melampaui batas kecepatan, lampu merah, hingga penggunaan ponsel semua itu mengakibatkan kecelakaan fatal dan menuntut penegakan hukum yang lebih efektif dan edukatif¹⁰. Hal ini mengindikasikan bahwa budaya yang toleran terhadap ketidakpatuhan lalu lintas dapat memperparah situasi ketika aspek mabuk dalam mengemudi turut hadir.

Lebih jauh, penelitian normatif terhadap kasus-kasus konkret menggambarkan bagaimana unsur kesengajaan (*dolus eventualis*) atau kelalaian berat (*culpa lata*) dalam pengemudi mabuk dapat mengubah sifat pelanggaran dari sekadar kecelakaan lalu lintas menjadi tindak pidana dengan ancaman lebih berat. Menurut salah satu studi, kecelakaan lalu lintas yang

⁹ Soekanto, S. (2004). *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Raja Grafindo Persada.

¹⁰ Yulianto. (2019). *Penerapan Unsur Kealpaan Dalam Proses Penyidikan Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas*. Jurnal Hukum UNISSULA, 35(1), 36–51.

fatal karena kelalaian berat dapat mengakibatkan hukuman hingga 6 tahun penjara dalam UU LLAJ (Pasal 310 ayat [4])¹¹, dan dalam kerangka Pasal 311 ayat (5), pengemudi mabuk yang menimbulkan risiko terhadap nyawa orang lain secara jelas diposisikan sebagai pelanggaran serius yang lebih dari sekadar keselamatan permukaan. Unsur minuman keras memperberat konteks sosial dan normatif karena mengindikasikan ketidakpedulian terhadap potensi bahaya, sehingga aspek norma moral dan hukum melebur dalam determinasi sanksi.

Fenomena sosial seperti “mabuk lalu mengemudi” adalah titik pertemuan antara budaya kolektif dan regulasi hukum. Dalam banyak komunitas, tekanan untuk tetap “bersosialisasi” di tengah acara tidak jarang mengabaikan persiapan keamanan berlalu lintas selepas minum. Ini menghadirkan *tension* antara kebiasaan kolektif dan norma hukum yang diharapkan memberi efek jera. Pendekatan yuridis-filosofis diperlukan untuk memetakan bagaimana undang-undang diterima atau bahkan diresist oleh masyarakat, serta bagaimana penegak hukum dalam hal ini pengadilan negeri seperti PN Cilacap (Put. No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp) menerjemahkan norma ke dalam putusan yang mempertimbangkan nilai keadilan dan efek preventif.

Putusan PN Cilacap tersebut menjadi penting sebagai cermin praktik peradilan dalam menangani kasus pengemudi mabuk. Analisis yuridis

¹¹ Aliansi. (2025, Juli). *Pertanggung Jawaban Pidana Pengemudi dalam Keadaan Mabuk yang Menyebabkan Kematian*. Aliansi, 2(4).

diperlukan untuk melihat apakah aspek norma sosial budaya—yang secara tidak langsung “memaklumi” perilaku mabuk dalam acara sosial—diberi bobot dalam mitigasi hukuman, atau justru berbalik menjadi faktor pemberat sanksi. Dalam sinergi antara literatur normatif dan putusan konkret, pertanyaan utama menjadi: sejauh mana norma hukum dapat bekerja efektif dalam realitas sosial yang masih menganggap normal berkendara setelah minum, dan bagaimana pengadilan menyeimbangkan keadilan individual dengan kebutuhan publik akan keselamatan.

Secara keseluruhan, latar belakang ini menggambarkan bahwa Indonesia membutuhkan keseimbangan antara penguatan kesadaran hukum melalui pendidikan dan regulasi serta penegakan hukum yang tegas terhadap pengemudi mabuk. Dalam kerangka studi Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 khususnya dalam kasus PN Cilacap, analisis yuridis tidak hanya menempuh pendekatan tekstual terhadap norma, tapi juga membahas interaksi norma dengan konteks sosial budaya, serta proyeksi efek putusan terhadap perilaku berkendara di masa depan.

Hukum lalu lintas di Indonesia, khususnya sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, memberikan landasan normatif yang jelas untuk mengatur perilaku berkendara demi melindungi keselamatan pengguna jalan. Regulasi ini mengandung ketentuan yang secara tegas menetapkan sanksi terhadap setiap pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan ancaman serius bagi keselamatan umum. Salah satu ketentuan penting terdapat pada Pasal 311 ayat (5) yang mengatur ancaman pidana paling lama

12 tahun penjara atau denda maksimal Rp 24 juta bagi pengemudi yang dengan sengaja menyebabkan kematian dalam kecelakaan lalu lintas¹².

Meskipun telah diatur secara tegas, ketentuan ini masih memicu perdebatan di kalangan akademisi dan praktisi hukum. Sebagian pihak berpendapat bahwa hukuman yang diatur belum sepenuhnya sebanding dengan beratnya akibat yang ditimbulkan, khususnya hilangnya nyawa manusia¹³. Dalam perspektif tersebut, denda sebesar Rp 24 juta dinilai terlalu rendah jika dibandingkan dengan nilai kerugian immateriil yang tidak ternilai harganya. Kritik ini kerap muncul dalam diskursus akademik dan kajian yuridis yang mempertanyakan efektivitas sanksi dalam memberikan efek jera.

Muncul pertanyaan penting dalam konteks pengemudi mabuk yang secara sadar mengambil risiko: apakah penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 benar-benar mencerminkan keadilan hukum dan menghargai perlindungan terhadap nyawa manusia seperti yang dimuliakan dalam prinsip hukum Islam (حَفْظُ النَّفْسِ), atau justru terkesan mengabaikannya?¹⁴ Perdebatan ini menjadi semakin relevan bila dianalisis melalui putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, yang tidak hanya menilai unsur kesengajaan (*dolus eventualis*) dan menetapkan sanksi, tetapi juga

¹² Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

¹³ Hidayat, R. (2020). Proporsionalitas sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 15(2), 345–360. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

¹⁴ Hidayat, R. (2020). Proporsionalitas sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 15(2), 345–360. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

mempertimbangkan dimensi sosial, psikologis, dan religius dari peristiwa hukum tersebut¹⁵.

Peristiwa ini bermula pada malam Minggu, 27 Oktober 2024, sekitar pukul 22.30 WIB, ketika Jalan Kolonel Sugiono di Cilacap tampak sepi. Defi Antonius Lumenon, seorang nelayan berusia 48 tahun, mengemudikan Mitsubishi Lancer dari arah utara setelah minum *ciu* di rumah kondisinya tidak sepenuhnya sadar¹⁶. Di sisi lain, Dimas Ade Rinaldi mengendarai sepeda motor Honda CB150R keluar dari Jalan Kakap menuju jalan utama. Di depan konter pulsa milik saksi Diah Prihatin, tabrakan keras terjadi, melempar motor korban dan menyebabkan Dimas tergeletak dengan luka berat di leher dan paha¹⁷.

Alih-alih berhenti, terdakwa kembali ke rumah tanpa menolong atau melapor. Warga, termasuk saksi Sumaryanto, kemudian membawa Dimas ke RSUD Cilacap. Meski sempat dirawat di RSUP Dr. Sardjito Yogyakarta selama 53 hari, Dimas meninggal dunia pada 20 Desember 2024 pukul 00.45 WIB akibat luka-lukanya¹⁸.

¹⁵ Ma'ruf, A. (2018). *Perlindungan nyawa manusia dalam perspektif hukum pidana Islam*. *Jurnal Hukum Islam*, 16(1), 45–59. <https://doi.org/10.28918/jhi.v16i1>

¹⁶ Aliansi. (2025, Juli). *Pertanggung Jawaban Pidana Pengemudi dalam Keadaan Mabuk yang Menyebabkan Kematian*. *Aliansi*, 2(4). <https://journal.appihi.or.id/index.php/Aliansi/article/view/1083>

¹⁷ Yuliantoro. (2019). *Penerapan unsur kealpaan dalam proses penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas*. *Jurnal Hukum UNISSULA*, 35(1), 36–51. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jurnalhukum>

¹⁸ Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman. (2022). *Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas*. <https://lbhpengayoman.unpar.ac.id/pertanggungjawaban-pidana-terhadap-pengemudi-dalam-keadaan-mabuk>

Ketika kasus ini dibawa ke pengadilan, saksi-saksi memastikan bahwa Defi mengemudi dalam pengaruh alkohol dan meninggalkan korban. Meskipun penasihat hukum terdakwa mengajukan keringanan berlandaskan penyesalan, sikap kooperatif di pengadilan, dan santunan kepada keluarga korban, jaksa penuntut umum menegaskan bahwa tindakan tersebut memenuhi unsur kesengajaan yang membahayakan nyawa orang lain¹⁹.

Majelis hakim, setelah menimbang bukti dan kesaksian, menyatakan terdakwa terbukti bersalah secara sah berdasarkan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009. Dalam sidang terbuka pada 26 Mei 2025, hakim menjatuhkan hukuman penjara selama 4 tahun 6 bulan dan denda sebesar Rp 5.000.000, dengan subsidiair 2 bulan kurungan. Selain itu, sepeda motor korban dikembalikan kepada keluarga, mobil terdakwa diserahkan kembali kepadanya, dan terdakwa dibebani biaya perkara sebesar Rp 2.500²⁰.

Putusan ini memberikan pesan penting bahwa tindakan mengemudi dalam keadaan mabuk bukan hanya melanggar norma hukum positif, melainkan juga dapat merenggut nyawa dan merendahkan martabat kemanusiaan. Dalam perspektif hukum positif Indonesia dan hukum Islam, vonis tersebut merepresentasikan upaya pengadilan untuk menyeimbangkan antara *keadilan retributif* dengan tujuan *preventif*, sehingga masyarakat terdorong untuk tidak mengulangi perbuatan serupa.

¹⁹ Hukumonline. (2024, September 4). *Kecelakaan lalu lintas karena mabuk: Dikualifikasi sebagai kesengajaan atau kelalaian?*
<https://www.hukumonline.com/stories/article/lt66d6adb4d47e2/kecelakaan-lalu-lintas-karena-mabuk>

²⁰ Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.

Dalam sistem hukum positif Indonesia, kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kematian akibat pengemudi mabuk dikualifikasikan sebagai pelanggaran serius terhadap norma keselamatan publik. Penerapan Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa hukum pidana tidak hanya berfungsi sebagai sarana *retributif* memberikan balasan setimpal kepada pelaku tetapi juga sebagai instrumen *preventif* untuk mencegah terulangnya pelanggaran di kemudian hari.

Konsep *retributive justice* dalam hukum pidana Indonesia berakar pada asas pembalasan setimpal dengan memperhatikan tingkat kesalahan (*schild*) dan akibat perbuatan. Namun, pemidanaan juga diarahkan pada terciptanya *deterrence effect* atau efek jera, baik secara individual terhadap pelaku maupun secara umum terhadap masyarakat. Dengan demikian, vonis terhadap pengemudi mabuk yang mengakibatkan kematian tidak semata-mata dipahami sebagai pembalasan, tetapi juga sebagai sarana menjaga ketertiban sosial, menjamin *legal certainty*, serta melindungi keselamatan masyarakat sebagai tujuan utama hukum pidana.²¹

Dalam hukum Islam, perbuatan yang mengancam atau menghilangkan nyawa manusia termasuk kategori *jarīmah*, yakni perbuatan yang dilarang oleh syara' dengan konsekuensi sanksi tertentu (*'uqūbah*). Perlindungan jiwa atau *hifz al-nafs* (حفظ النفس) merupakan salah satu tujuan utama (*maqāsid al-syarī'ah*) yang bersifat *darūriyyāt*, sehingga setiap perbuatan yang

²¹ Hamzah, A. (2014). *Hukum acara pidana Indonesia*. Sinar Grafika.

menyebabkan hilangnya nyawa manusia dikategorikan sebagai pelanggaran berat.

Syariat Islam membedakan bentuk kesalahan menjadi pembunuhan sengaja (*al-‘amd*), semi-sengaja (*shibh al-‘amd*), dan kelalaian (*al-khaṭa’*). Dalam kasus pengemudi mabuk, meskipun tidak ada niat langsung untuk membunuh, perbuatannya mencerminkan kelalaian berat (*culpa lata*) atau bahkan dapat ditafsirkan sebagai *dolus eventualis* yakni menyadari potensi akibat buruk namun tetap melakukan perbuatan. Karena itu, tindakannya dapat digolongkan dalam *jarīmah* berat dengan kemungkinan sanksi berupa *qiṣās* (قصاص) atau *diyāt* (دية), tergantung pada kondisi dan pertimbangan hakim (*qāḍī*).²²

Lebih jauh, hukum Islam sangat menekankan kehormatan nyawa manusia. Hal ini ditegaskan dalam firman Allah:

وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ

Wa lā taqtulū al-nafsa allatī ḥarramallāhu illā bil-ḥaqqi

”Dan janganlah kamu membunuh jiwa yang diharamkan Allah kecuali dengan alasan yang benar” (QS. Al-Isrā’: 33).

Selain itu, dalam sebuah hadis Rasulullah SAW bersabda:

"لَزَوَالُ الدُّنْيَا أَهْوَنُ عَلَى اللَّهِ مِنْ قَتْلِ رَجُلٍ مُسْلِمٍ"

(*Lazawālu al-dunyā ahwanu ‘alallāhi min qatli rajulin muslimin*)

“Hilangnya dunia lebih ringan di sisi Allah dibandingkan dengan terbunuhnya seorang muslim.” (HR. al-Nasā’ī, no. 3987).

²² Al-Zuhayli, W. (2011). *Al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh* (Vol. 7). Dār al-Fikr.

Hadis ini menegaskan betapa tinggi nilai nyawa dalam Islam, sehingga setiap tindakan yang ceroboh dan berisiko menyebabkan kematian, termasuk mengemudi dalam keadaan mabuk, dipandang sebagai pelanggaran serius terhadap prinsip *hifz al-nafs*.

Dengan demikian, dapat dipahami bahwa baik hukum positif Indonesia maupun hukum Islam memiliki titik temu dalam menempatkan nyawa sebagai kepentingan hukum tertinggi. Hukum positif Indonesia mengedepankan keseimbangan antara *retributive justice* dan *preventive justice*, sedangkan hukum Islam menjadikan *hifz al-nafs* sebagai fondasi normatif dalam menjaga keselamatan jiwa.

Oleh karena itu, penelitian ini signifikan untuk mengevaluasi relevansi serta efektivitas ketentuan yuridis dalam UU No. 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 311 ayat (5), dalam konteks berbahaya mengemudi sambil mabuk, dengan bertumpu pada studi kasus Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana konstruksi yuridis Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 diterapkan dalam kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian, sebagaimana tercermin dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp?
2. Apakah unsur kesengajaan (*dolus eventualis*) dalam pasal tersebut terbukti secara yuridis berdasarkan fakta dan pertimbangan hukum majelis hakim?

3. Sejauh mana sanksi yang dijatuhkan mencerminkan nilai keadilan, efektivitas hukum, dan selaras dengan prinsip perlindungan nyawa dalam perspektif hukum positif dan hukum Islam (*jarīmah*)?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis penerapan hukum terhadap pengemudi yang mengemudi dalam keadaan mabuk hingga menyebabkan kematian, dengan fokus pada ketentuan Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk mengkaji penerapan pasal tersebut dalam kerangka hukum positif Indonesia serta meninjau relevansinya dari perspektif hukum Islam.:

1. Menganalisis konstruksi yuridis Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 serta penerapannya dalam kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian, sebagaimana tercermin dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.
2. Mengidentifikasi dan menguji pembuktian unsur kesengajaan (*dolus eventualis*) dalam pasal tersebut berdasarkan fakta persidangan dan pertimbangan hukum majelis hakim.
3. Mengevaluasi kesesuaian sanksi yang dijatuhkan terhadap terdakwa dengan prinsip keadilan, efektivitas hukum, dan perlindungan nyawa, baik dalam perspektif hukum positif Indonesia maupun hukum Islam (*jarīmah*).

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan kontribusi nyata baik dalam ranah akademis, praktis, maupun sosial. Dengan mengkaji penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 dalam kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian, serta membandingkannya dengan perspektif hukum Islam (*jarīmah*), hasil penelitian ini diharapkan mampu memperkaya khazanah ilmu pengetahuan hukum dan memberikan panduan yang aplikatif dalam praktik penegakan hukum. Adapun manfaat penelitian ini meliputi:

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya kajian hukum pidana lalu lintas, khususnya terkait pertanggungjawaban pidana pengemudi dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan korban meninggal dunia. Kajian ini juga memberikan sumbangan pada literatur hukum perbandingan dengan memasukkan perspektif hukum Islam mengenai perlindungan nyawa (حُفْظُ النَّفْسِ)²³, yang merupakan salah satu dari lima tujuan pokok *maqāṣid al-syarī'ah* (*darūriyyāt al-khams*).

Prinsip ini sejalan dengan firman Allah SWT dalam Al-Qur'an:

وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ

²³ Al-Ghazālī, A. H. M. (1997). *Al-Mustasfā min 'Ilm al-Uṣūl*. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah.

Wa lā taqtulū al-nafsa allatī ḥarramallāhu illā bil-ḥaqqi
(Dan janganlah kamu membunuh jiwa yang diharamkan Allah
kecuali dengan alasan yang benar) (QS. Al-Isrā': 33)²⁴.

2. **Manfaat Praktis**

Hasil *penelitian* ini dapat dijadikan rujukan bagi aparat penegak hukum hakim, jaksa, maupun penyidik serta pembuat kebijakan dalam merumuskan sanksi yang proporsional terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dalam keadaan mabuk. Dengan analisis konstruksi yuridis dan pembuktian unsur kesengajaan (*dolus eventualis*), penelitian ini memberikan gambaran konkret bagaimana penegakan Pasal 311 ayat (5) dapat dilakukan secara konsisten dan adil, sehingga mendukung kepastian hukum serta efektivitas penegakan hukum²⁵.

3. **Manfaat Sosial**

Secara sosial, penelitian ini berperan dalam meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai bahaya nyata berkendara dalam keadaan mabuk, baik dari segi risiko keselamatan maupun konsekuensi hukum yang ditimbulkan. Penelitian ini juga menekankan pentingnya perlindungan hukum bagi korban kecelakaan lalu lintas dan

²⁴ Kementerian Agama Republik Indonesia. (2019). *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Jakarta: Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an.

²⁵ Hidayat, R. (2020). Proporsionalitas sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 15(2), 345–360. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

keluarganya, sehingga dapat mendorong terbentuknya budaya berlalu lintas yang lebih aman, tertib, dan berkeadilan²⁶.

E. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual dalam penelitian ini disusun untuk memberikan pemahaman yang sistematis mengenai konsep-konsep utama yang digunakan, sekaligus sebagai pedoman dalam menganalisis permasalahan. Variabel-variabel penelitian diambil dari unsur-unsur pokok dalam judul, yaitu “Analisis Yuridis terhadap Penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 dalam Kasus Kecelakaan Lalu Lintas dengan Pengemudi Mabuk” (Studi Putusan PN Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp).

Dengan kerangka ini, peneliti dapat memetakan keterkaitan antarvariabel, memahami batasan konsep, dan menentukan indikator yang relevan dalam pengumpulan serta analisis data. Adapun variabel-variabel yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Analisis Yuridis

Analisis yuridis merupakan suatu metode kajian hukum yang berfokus pada penerapan norma hukum positif terhadap suatu peristiwa konkret, dengan mempertimbangkan dua dimensi utama: *law in books* (hukum sebagaimana tertulis dalam peraturan perundang-undangan) dan *law in action* (hukum sebagaimana berlaku dalam praktik)²⁷. Dalam

²⁶ Ma'ruf, A. (2018). Perlindungan nyawa manusia dalam perspektif hukum pidana Islam. *Jurnal Hukum Islam*, 16(1), 45–59. <https://doi.org/10.28918/jhi.v16i1>

²⁷ Soekanto, S., & Mamudji, S. (2015). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

kerangka ini, analisis yuridis tidak hanya memeriksa teks peraturan secara gramatikal dan sistematis, tetapi juga menelaah penerapannya dalam proses penegakan hukum, termasuk peran aparat penegak hukum, prosedur peradilan, serta interpretasi hukum oleh hakim²⁸.

Pada penelitian ini, analisis yuridis digunakan untuk mengkaji ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan menelaah setiap unsur pasal termasuk unsur kesengajaan (*dolus eventualis*) dan akibat yang ditimbulkan serta menilai kesesuaiannya dengan fakta yang terungkap di persidangan²⁹. Pendekatan ini mencakup kajian terhadap doktrin hukum pidana, asas-asas hukum seperti asas legalitas (*nullum crimen sine lege*) dan asas proporsionalitas, serta yurisprudensi yang relevan sebagai landasan pembentukan argumentasi hukum³⁰.

Lebih dari itu, analisis yuridis juga memperhatikan dimensi filosofis dan sosiologis hukum, yakni bagaimana norma hukum tersebut dapat mencerminkan nilai keadilan, kepastian, dan kemanfaatan hukum dalam masyarakat³¹. Dengan demikian, analisis yuridis tidak hanya bersifat deskriptif terhadap teks undang-undang, tetapi juga evaluatif dan kritis, guna menilai sejauh mana ketentuan hukum tersebut efektif dan adil ketika diterapkan dalam kasus nyata.

²⁸ Marzuki, P. M. (2016). *Penelitian hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

²⁹ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

³⁰ Mulyadi, L. (2016). *Hukum pidana: Teori dan praktik peradilan*. Bandung: Alumni.

³¹ Raharjo, S. (2006). *Ilmu hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

2. Penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009

Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berbunyi:

“Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).”³²

Pasal ini mengatur sanksi pidana bagi pengemudi yang secara sengaja (*dolus*) mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau dalam keadaan yang membahayakan, yang berakibat pada meninggalnya orang lain. Penerapan norma ini memerlukan penafsiran terhadap unsur-unsur kunci, yaitu “dengan sengaja”, “membahayakan”, dan “menyebabkan kematian”. Unsur “dengan sengaja” mengacu pada kesadaran pelaku untuk melakukan perbuatan yang berpotensi menimbulkan bahaya, termasuk bentuk kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*), yakni menerima kemungkinan timbulnya akibat yang dilarang³³.

Unsur “membahayakan” ditafsirkan sebagai tindakan yang menempatkan keselamatan pengguna jalan lainnya dalam risiko yang nyata, baik melalui perilaku berkendara yang melanggar aturan lalu

³² Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

³³ Lamintang, P. A. F. (2013). *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.

lintas, kondisi fisik atau psikis yang tidak layak (misalnya mengemudi dalam keadaan mabuk), maupun kelalaian yang bersifat berat³⁴. Sementara itu, unsur “menyebabkan kematian” dipahami sebagai hubungan kausalitas langsung (*causal link*) antara tindakan pengemudi dengan akibat kematian korban, yang harus dibuktikan secara sah melalui alat bukti sesuai KUHAP, termasuk keterangan saksi, visum et repertum, dan bukti lain yang relevan³⁵.

Dalam penelitian ini, penerapan Pasal 311 ayat (5) dianalisis melalui studi kasus Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp. Analisis mencakup bagaimana majelis hakim menafsirkan unsur “dengan sengaja” dalam konteks terdakwa yang mengemudi dalam keadaan mabuk (*under influence of alcohol*), bagaimana hakim menilai fakta bahwa perilaku tersebut membahayakan pengguna jalan lain, serta bagaimana hubungan kausal antara perbuatan terdakwa dan kematian korban dibuktikan di persidangan³⁶. Selain itu, pembahasan juga mempertimbangkan apakah putusan tersebut konsisten dengan doktrin hukum pidana lalu lintas dan sejalan dengan asas keadilan, kepastian hukum, serta perlindungan

³⁴ Andriansyah, A. (2021). Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 17(1), 112–124. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

³⁵ Marzuki, P. M. (2016). *Penelitian hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

³⁶ Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.

terhadap nyawa manusia sebagaimana dijamin dalam hukum positif Indonesia dan prinsip *hifz al-nafs* dalam hukum Islam³⁷.

3. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas, dalam perspektif hukum positif Indonesia, didefinisikan secara eksplisit dalam Pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal tersebut menyatakan:

"Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda."³⁸

Definisi ini menegaskan tiga unsur pokok:

a. **Peristiwa tidak diduga dan tidak disengaja**

Menunjukkan bahwa kecelakaan bukan hasil dari rencana atau niat yang disengaja, meskipun dalam praktiknya dapat melibatkan kelalaian (*negligence*) atau bahkan unsur kesengajaan (*dolus*).

b. **Melibatkan kendaraan bermotor**

Mencakup segala jenis kendaraan yang digerakkan oleh mesin, baik roda dua, roda empat, maupun kendaraan berat.

c. **Menimbulkan akibat**

³⁷ Ma'ruf, A. (2018). Perlindungan nyawa manusia dalam perspektif hukum pidana Islam. *Jurnal Hukum Islam*, 16(1), 45–59. <https://doi.org/10.28918/jhi.v16i1>

³⁸ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

Berupa korban jiwa, luka-luka, atau kerugian materiil.

Dalam kajian kriminologi lalu lintas, kecelakaan lalu lintas sering dikategorikan sebagai *traffic crime* apabila terjadi akibat pelanggaran norma hukum yang disengaja atau karena kelalaian yang berat (*culpa lata*)³⁹. Ketika pengemudi berada dalam keadaan mabuk, faktor ini menjadi *circumstance aggravante* (keadaan yang memberatkan), karena secara empiris, alkohol memengaruhi kemampuan persepsi, koordinasi, dan waktu reaksi pengemudi⁴⁰.

Penelitian ini secara khusus memfokuskan pada kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh perilaku mengemudi dalam keadaan mabuk, di mana unsur kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis* dapat diperdebatkan. *Dolus eventualis* merujuk pada keadaan di mana pelaku menyadari kemungkinan terjadinya akibat buruk, tetapi tetap melakukan perbuatan tersebut⁴¹. Dengan demikian, analisis akan diarahkan pada pembuktian apakah unsur kelalaian berat atau kesengajaan terpenuhi sesuai ketentuan pidana dalam Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, yang mengatur:

"Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang, dan mengakibatkan orang lain meninggal

³⁹ Soekanto, S. (2004). *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Raja Grafindo Persada.

⁴⁰ Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (Eds.). (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.

⁴¹ Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.

dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).⁴²

Dengan mengkaitkan definisi normatif dan perspektif kriminologi, kecelakaan lalu lintas akibat mengemudi dalam keadaan mabuk dapat diposisikan bukan semata sebagai peristiwa *accidental*, tetapi juga sebagai bentuk pelanggaran serius terhadap norma hukum dan moral yang memerlukan penegakan hukum secara tegas.

4. **Pengemudi Mabuk**

Pengemudi mabuk, dalam konteks hukum lalu lintas, adalah setiap orang yang mengoperasikan atau mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam keadaan terpengaruh oleh minuman beralkohol, narkoba, psikotropika, atau zat adiktif lainnya yang dapat menurunkan tingkat kesadaran, mengganggu koordinasi motorik, serta memperlambat respons terhadap situasi lalu lintas⁴³. Kondisi ini secara langsung memengaruhi kemampuan mengendalikan kendaraan dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Secara normatif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 283, mengatur:

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau

⁴² Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

⁴³ Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.

dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda paling banyak Rp750.000,00 (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah)."⁴⁴

Pasal 106 ayat (1) sendiri mewajibkan setiap pengemudi untuk mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi dan dalam keadaan fisik yang sehat. Dengan demikian, mengemudi dalam keadaan mabuk jelas merupakan pelanggaran terhadap ketentuan ini.

Dari perspektif hukum pidana, keadaan mabuk dapat berperan sebagai faktor pemberat (aggravating circumstance), karena menunjukkan *reckless disregard* atau sikap tidak peduli terhadap keselamatan orang lain⁴⁵. Jika pengemudi mabuk mengakibatkan kematian, maka pasal yang lebih berat, yakni Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, dapat diterapkan:

"Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang, dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua

⁴⁴ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

⁴⁵ Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.

*belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)."*⁴⁶

Dalam kerangka teori pertanggungjawaban pidana, mengemudi dalam keadaan mabuk dapat dikaitkan dengan:

- a. Kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis* pelaku sadar akan risiko akibat perbuatannya tetapi tetap melanjutkan.
- b. Kelalaian berat (*culpa lata*) pelaku mengabaikan kewajiban untuk berhati-hati dan mengemudi dalam kondisi yang tidak layak secara hukum maupun keselamatan⁴⁷.

Pembuktian kondisi mabuk dapat dilakukan melalui tes medis (misalnya pengukuran kadar alkohol dalam darah atau *Blood Alcohol Concentration/BAC*) maupun keterangan saksi yang melihat perilaku pengemudi sebelum dan saat mengemudi.⁴⁸

5. **Putusan PN Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp**

Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp merupakan perkara pidana lalu lintas yang menjerat seorang terdakwa karena mengemudikan kendaraan bermotor dalam keadaan mabuk, yang berakhir dengan meninggalnya korban. Putusan ini menjadi objek kajian penting untuk mengukur implementasi Pasal 311

⁴⁶ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

⁴⁷ Lamintang, P. A. F. (2014). *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*. Sinar Grafika.

⁴⁸ Fell, J. C., & Voas, R. B. (2006). The effectiveness of a 0.05 blood alcohol concentration (BAC) limit for driving in the United States. *Addiction*, 101(5), 737–739. <https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.2006.01427.x>

ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam praktik peradilan.

Pasal tersebut menyatakan:

*"Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang, dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)."*⁴⁹

Dalam konteks ini, terdapat beberapa elemen penting yang harus dibuktikan oleh majelis hakim:

- a. Unsur kesengajaan (*opzet*) apakah terdakwa menyadari potensi bahaya yang ditimbulkan dari mengemudi dalam keadaan mabuk.
- b. Cara atau keadaan yang membahayakan perilaku mengemudi yang melampaui batas kewajaran dan melanggar norma lalu lintas.
- c. Akibat meninggalnya orang lain hubungan sebab-akibat (*causal link*) antara perbuatan terdakwa dan kematian korban.

Analisis yuridis terhadap putusan ini mencakup empat aspek utama:

⁴⁹ Republik Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

- a. Amar putusan putusan akhir yang dijatuhkan majelis hakim, termasuk pidana pokok dan pidana tambahan (jika ada).
- b. Pertimbangan hukum (*ratio decidendi*) argumentasi hukum yang digunakan hakim dalam memutus perkara, baik dari sisi fakta maupun penerapan norma.
- c. Penerapan teori pidana apakah hakim menerapkan teori retributif (*pembalasan*), utilitarian (*pencegahan*), atau restorative justice (*pemulihan*).
- d. Uji asas hukum sejauh mana putusan mencerminkan asas keadilan (*justice*), kemanfaatan (*utility*), dan kepastian hukum (*legal certainty*) sebagaimana diamanatkan oleh Gustav Radbruch⁵⁰.

Selain itu, penelitian ini juga mengaitkan putusan tersebut dengan prinsip **ḥifẓ al-nafs** (حفظ النفس), yaitu perlindungan terhadap jiwa manusia, yang merupakan salah satu dari lima *maqāṣid al-sharī'ah* (tujuan utama syariat Islam). Dalam perspektif hukum Islam, perlindungan jiwa memiliki prioritas tinggi, dan setiap perbuatan yang mengancam nyawa dipandang sebagai pelanggaran berat⁵¹.

Oleh karena itu, Putusan PN Cilacap ini menjadi sarana evaluasi konsistensi antara hukum positif Indonesia dan nilai-nilai hukum Islam dalam melindungi keselamatan jiwa. Kajian ini juga dapat memberikan

⁵⁰ Radbruch, G. (1950). *Legal philosophy*. Oxford University Press.

⁵¹ Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shariah as philosophy of Islamic law: A systems approach*. The International Institute of Islamic Thought.

gambaran apakah penegakan hukum terhadap pengemudi mabuk sudah sejalan dengan moralitas publik dan prinsip kemanusiaan.

F. Kerangka Teoritis

1. Teori Hukum Pidana Indonesia (Legalistik Positivis)

Pendekatan legalistik-positivis dalam hukum pidana Indonesia menempatkan undang-undang sebagai sumber utama hukum (*lex scripta*), sehingga penegakan hukum hanya dapat dilakukan berdasarkan ketentuan yang secara eksplisit tertulis dalam peraturan perundang-undangan⁵². Dalam perspektif ini, tindak pidana dipandang sebagai perbuatan yang memenuhi unsur-unsur yang telah dirumuskan secara limitatif dalam norma hukum positif, dan pertanggungjawaban pidana hanya dapat diberikan apabila unsur kesalahan (*schuld*) terbukti.

Teori kesengajaan (*opzet*) dalam hukum pidana Indonesia mensyaratkan adanya kehendak (*willenscomponent*) yang diarahkan pada timbulnya akibat tertentu serta pengetahuan (*wetenscomponent*) mengenai kemungkinan akibat tersebut terjadi⁵³. Kesengajaan dapat berbentuk:

- a. *Dolus directus* pelaku menghendaki akibat yang terjadi;
- b. *Dolus indirectus* akibat menjadi kepastian yang disadari walaupun bukan tujuan utama;

⁵² Hamzah, A. (2014). *Asas-asas hukum pidana*. Sinar Grafika.

⁵³ Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Rineka Cipta.

- c. *Dolus eventualis* pelaku menyadari risiko akibat buruk namun tetap melanjutkan perbuatannya.

Penerapan sanksi pidana dalam paradigma ini terkait erat dengan asas **ultima ratio**, yaitu prinsip bahwa hukum pidana harus menjadi upaya terakhir (*last resort*) setelah sarana hukum lain terbukti tidak efektif untuk melindungi kepentingan umum⁵⁴. Dengan demikian, pemidanaan harus proporsional dan hanya digunakan apabila terdapat urgensi yang signifikan untuk menjaga ketertiban serta melindungi masyarakat.

2. Perspektif Hukum Islam (Konsep Jarimah)

Dalam hukum pidana Islam, tindak pidana dikenal dengan istilah *jarimah*, yaitu perbuatan yang dilarang oleh syara' dengan ancaman sanksi tertentu (*uqubah*)⁵⁵. Berdasarkan bentuk kesalahan, *jarimah* dibedakan menjadi:

- a. **Sengaja (*al-'amd*)** pelaku memiliki niat penuh untuk menimbulkan akibat, misalnya pembunuhan dengan perencanaan.
- b. **Semi-sengaja (*shibh al-'amd*)** pelaku tidak bermaksud membunuh tetapi menggunakan sarana yang lazimnya menyebabkan kematian.

⁵⁴ Muladi & Arief, B. N. (2010). *Teori-teori dan kebijakan pidana*. Alumni.

⁵⁵ Al-Zuhayli, W. (2011). *Al-Fiqh al-Islami wa Adillatuhu* (Vol. 6). Dar al-Fikr.

- c. **Kelalaian (*al-khata'*)** perbuatan dilakukan tanpa niat dan tanpa kesengajaan, namun tetap menimbulkan akibat terlarang.

Hukum Islam memberikan nilai absolut pada nyawa manusia, sehingga pelanggaran yang mengakibatkan kematian termasuk ke dalam kategori pelanggaran berat. Terhadap pembunuhan sengaja, syariat menetapkan sanksi **qishās** (قصاص) sebagai bentuk keadilan retributif, yakni hukuman setimpal atas perbuatan yang dilakukan⁵⁶. Namun, syariat juga membuka kemungkinan penyelesaian melalui **diyat** (دية) kompensasi finansial yang diberikan kepada keluarga korban sebagai bentuk keseimbangan antara keadilan dan kemaslahatan.

Konsep *ḥifẓ al-naḥs* (حفظ النفس) atau perlindungan jiwa dalam *maqāṣid al-sharī'ah* menjadi landasan filosofis utama. Dengan demikian, perbandingan normatif antara hukum positif Indonesia dan hukum pidana Islam dapat memberikan pencerahan, terutama dalam hal orientasi perlindungan nyawa serta proporsionalitas pemidanaan.

3. **Teori Pembuktian dalam Hukum Pidana**

Teori pembuktian (*bewijs theorieën*) menjadi penting dalam kerangka penelitian ini, mengingat inti dari kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian adalah bagaimana hakim menilai dan membuktikan adanya unsur kesengajaan (*dolus eventualis*). Dalam

⁵⁶ Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shariah as philosophy of Islamic law: A systems approach*. The International Institute of Islamic Thought.

hukum acara pidana Indonesia, terdapat beberapa teori pembuktian yang memengaruhi sistem peradilan:

a. **Teori Pembuktian Berdasarkan Keyakinan Hakim**
(*conviction intime*)

Putusan hanya bergantung pada keyakinan hakim tanpa dibatasi alat bukti tertentu.⁵⁷

b. **Teori Pembuktian Berdasarkan Undang-Undang Secara Positif (*positief wettelijk bewijs theorie*)**

Hakim terikat penuh pada alat bukti yang sah menurut undang-undang, tanpa ruang bagi keyakinan pribadi.⁵⁸

c. **Teori Pembuktian Berdasarkan Undang-Undang Secara Negatif (*negatief wettelijk bewijs theorie*)**

Hakim harus mendasarkan pada alat bukti sah menurut undang-undang, tetapi juga mensyaratkan adanya keyakinan hakim.⁵⁹

Sistem hukum acara pidana Indonesia (KUHP) menganut **teori pembuktian negatif menurut undang-undang**, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 183 KUHP, yang menyatakan bahwa hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kecuali dengan sekurang-kurangnya dua alat bukti yang

⁵⁷ Hamzah, A. (2008). *Hukum acara pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.

⁵⁸ Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.

⁵⁹ Harahap, M. Y. (2006). *Pembahasan permasalahan dan penerapan KUHP: Penyidikan dan penuntutan*. Jakarta: Sinar Grafika.

sah serta keyakinan hakim bahwa tindak pidana benar-benar terjadi dan terdakwa yang bersalah melakukannya.⁶⁰

Dengan demikian, teori pembuktian ini menjadi kunci dalam menganalisis bagaimana hakim menilai unsur kesengajaan dalam Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ. Penerapan teori pembuktian akan memperlihatkan sejauh mana fakta persidangan mendukung terbuktinya unsur *dolus eventualis* dan bagaimana keyakinan hakim dibangun berdasarkan alat bukti yang sah.

G. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan *yuridis-normatif* (*normative legal research*) yang dikombinasikan dengan pendekatan *yuridis-empiris* (*empirical legal research*). Pendekatan *yuridis-normatif* digunakan untuk mengkaji norma hukum positif yang tertuang dalam peraturan perundang-undangan, doktrin, dan putusan pengadilan, khususnya yang relevan dengan penerapan Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengemudi yang mabuk dan mengakibatkan kematian korban. Sementara itu, pendekatan *yuridis-empiris* digunakan untuk menelaah penerapan norma hukum tersebut dalam praktik peradilan melalui studi terhadap Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, termasuk bagaimana hakim membangun

⁶⁰ Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Pasal 183.

argumentasi hukum dan mempertimbangkan aspek sosial-budaya yang melatarbelakangi peristiwa hukum tersebut⁶¹.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini bersifat *deskriptif-analitis* (*descriptive-analytical research*), yaitu penelitian yang bertujuan menggambarkan secara sistematis objek yang diteliti sekaligus menganalisisnya dengan mengacu pada teori dan norma hukum yang berlaku⁶². Sifat deskriptif digunakan untuk menguraikan secara rinci ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, unsur-unsurnya, serta doktrin yang terkait, sedangkan sifat analitis digunakan untuk mengkaji penerapan ketentuan tersebut pada perkara konkret, termasuk menguji kesesuaian pertimbangan hakim dengan asas-asas hukum pidana dan prinsip perlindungan nyawa dalam hukum Islam.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan *yuridis-normatif* dilakukan melalui *kajian kepustakaan* (*library research*) terhadap:

- a. Peraturan perundang-undangan, termasuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), dan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP).

⁶¹ Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian hukum*. Prenadamedia Group.

⁶² Soekanto, S., & Mamudji, S. (2015). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Rajawali Pers.

- b. Literatur hukum, baik berupa buku teks, artikel jurnal ilmiah, maupun hasil penelitian sebelumnya yang relevan.
- c. Doktrin hukum pidana dari para ahli, termasuk teori kesengajaan (*dolus*) dan kelalaian (*culpa*), asas legalitas, asas proporsionalitas, serta teori pemidanaan.

Pendekatan yuridis-*empiris* dilakukan melalui *studi kasus* (*case study*) terhadap Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, dengan menganalisis berkas perkara, amar putusan, dan pertimbangan hukum hakim. Pendekatan ini bertujuan untuk melihat bagaimana norma hukum diimplementasikan dalam praktik, sekaligus menilai apakah penerapannya selaras dengan tujuan hukum pidana dan prinsip *hifz al-nafs* dalam hukum Islam⁶³.

3. Sumber Data

Sumber data penelitian ini dibedakan menjadi:

- a. Bahan hukum primer: peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, dan dokumen resmi yang memiliki kekuatan mengikat.
- b. Bahan hukum sekunder: literatur hukum, artikel jurnal, hasil penelitian, dan pendapat para ahli hukum yang relevan dengan topik penelitian.

⁶³ Asshiddiqie, J. (2010). *Konstitusi dan konstitusionalisme Indonesia*. Sinar Grafika.

- c. Bahan hukum tersier: kamus hukum, ensiklopedia, dan sumber penunjang lainnya yang membantu memahami bahan hukum primer dan sekunder⁶⁴.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui:

- a. *Studi kepustakaan* untuk memperoleh bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.
- b. *Analisis dokumen* terhadap putusan pengadilan, berita acara persidangan, dan bukti yang relevan.
- c. *Wawancara terbatas (limited interview)* jika diperlukan dengan akademisi atau praktisi hukum untuk memperoleh pandangan mengenai penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 terhadap kasus pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian.

5. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan metode *analisis kualitatif (qualitative analysis)*, yaitu mengolah dan menginterpretasikan data yang diperoleh untuk kemudian disusun secara sistematis dalam bentuk deskripsi dan argumentasi hukum. Analisis ini memadukan interpretasi *gramatikal, sistematis, dan teleologis* terhadap ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, dengan memperhatikan relevansinya terhadap prinsip-prinsip hukum pidana dan hukum Islam.

⁶⁴ Mertokusumo, S. (2014). *Penemuan hukum: Sebuah pengantar*. Cahaya Atma Pustaka.

Hasil analisis ini diharapkan mampu memberikan kesimpulan yang komprehensif mengenai konsistensi penerapan Pasal 311 ayat (5) dalam perkara PN Cilacap dengan tujuan hukum pidana, efektivitasnya dalam memberikan efek jera, dan kesesuaiannya dengan prinsip perlindungan nyawa manusia dalam *maqāṣid al-syarī'ah*⁶⁵.

H. Sistematika Penulisan

Penulisan tesis ini disusun secara sistematis dalam empat bab utama yang saling berkaitan, sehingga membentuk satu kesatuan yang utuh antara kerangka teoritis dan analisis yuridis terhadap kasus yang diteliti.

Bab I – Pendahuluan menguraikan dasar pemikiran dan alasan dilakukannya penelitian. Pada bagian ini dijelaskan latar belakang permasalahan yang melandasi kajian mengenai penerapan Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya dalam konteks kasus kecelakaan lalu lintas dengan pengemudi mabuk. Selain itu, Bab I juga merumuskan masalah penelitian, tujuan, manfaat, kerangka konseptual dan kerangka teoritis, metode penelitian, serta sistematika penulisan. Dengan demikian, Bab I menjadi fondasi awal yang memberikan arah sekaligus kerangka berpikir yang akan dikembangkan dalam bab-bab selanjutnya.

Bab II – Tinjauan Pustaka berfungsi sebagai dasar konseptual dan teoritis.

Pada bab ini dikaji asas-asas hukum lalu lintas, doktrin

⁶⁵ Hafidz, J. (2020). *Penegakan hukum di negara hukum: Kajian teoritis dan praktis*. UNISSULA Press.

pertanggungjawaban pidana, teori hukum pidana serta teori *deterrence*, serta analisis normatif terhadap ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009. Selain itu, bab ini juga menghadirkan perspektif hukum Islam terkait perilaku membahayakan, khususnya mengemudi dalam keadaan mabuk. Oleh karena itu, Bab II tidak hanya menyajikan teori, tetapi juga membangun kerangka konseptual yang akan diverifikasi pada bab berikutnya melalui kajian kasus konkret.

Bab III – Hasil Penelitian dan Pembahasan merupakan bagian inti penelitian yang menguji kesesuaian antara teori dan praktik. Pada bab ini, penulis menganalisis Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp dengan menguraikan penerapan unsur-unsur Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, menelaah argumentasi hukum majelis hakim, serta menilai relevansinya dengan asas dan teori hukum pidana sebagaimana telah dijabarkan pada Bab II. Dengan demikian, Bab III berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan norma hukum dalam tataran *law in books* dengan praktik peradilan dalam tataran *law in action*.

Bab IV – Penutup memuat kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban sistematis terhadap rumusan masalah yang telah diajukan pada Bab I, dengan didasarkan pada analisis normatif dan empiris dalam Bab II dan Bab III. Sementara itu, saran ditujukan kepada aparat penegak hukum, pembuat kebijakan, serta masyarakat luas,

berupa rekomendasi untuk memperkuat efektivitas penegakan hukum, meningkatkan kesadaran hukum masyarakat, dan mendorong penelitian lanjutan. Dengan demikian, Bab IV menutup rangkaian penelitian sekaligus memberikan kontribusi praktis dan akademis yang dapat dikembangkan pada kajian berikutnya.



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum tentang Kecelakaan Lalu Lintas

1. Pengertian Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas pada hakikatnya merupakan peristiwa yang terjadi di jalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor maupun tidak bermotor serta pengguna jalan lainnya, yang menimbulkan akibat yang merugikan baik berupa luka-luka, kematian, maupun kerusakan harta benda. Dalam perspektif hukum, kecelakaan lalu lintas tidak hanya dilihat sebagai insiden fisik, tetapi juga sebagai rangkaian perbuatan yang dapat menimbulkan konsekuensi pidana apabila ditemukan adanya unsur kesalahan dari pelaku. Menurut pendapat Soekanto, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa yang terjadi secara tiba-tiba dan tidak direncanakan yang mengganggu kelancaran lalu lintas serta menimbulkan kerugian pada manusia atau benda.⁶⁶

Definisi tersebut memperlihatkan bahwa unsur ketidaksengajaan (*unintentional event*) merupakan ciri khas dari suatu kecelakaan, meskipun dalam beberapa kondisi juga dapat melibatkan unsur kelalaian (*negligence*) yang melekat pada perbuatan pengemudi. Dengan demikian, kecelakaan dapat dipahami sebagai peristiwa yang berada pada batasan antara

⁶⁶ Soekanto, S. (1985). *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 112.

fenomena teknis dalam lalu lintas dan fenomena hukum yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pelaku.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan penegasan normatif bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain, yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian pada harta benda. Definisi ini menjadi dasar penting dalam menilai suatu peristiwa sebagai kecelakaan yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana atau administratif dari pengemudi.⁶⁷ Definisi ini menempatkan kecelakaan sebagai objek pengaturan hukum yang melibatkan aspek keselamatan, kepatuhan pengemudi, serta kualitas sarana prasarana jalan.

Literatur transportasi modern, Evans menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan hasil interaksi kompleks antara beberapa faktor seperti perilaku pengemudi, kondisi kendaraan, dan situasi jalan. Ia menegaskan bahwa kecelakaan adalah “*road event involving vehicles and road users leading to harmful consequences*” yang menunjukkan bahwa suatu kecelakaan memiliki karakter multidimensional dan tidak dapat dijelaskan hanya dari satu faktor penyebab.⁶⁸ Dengan demikian, penting bagi analisis hukum untuk memahami kecelakaan secara komprehensif

⁶⁷ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 7.

⁶⁸ Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Michigan: Science Serving Society, p. 19.

agar penegakan hukum yang dilakukan tidak sekadar berorientasi pada akibat, tetapi juga pada penyebab yang mendasarinya.

2. Jenis-Jenis Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkat fatalitas, pola kejadian, dan pihak yang terlibat. Berdasarkan tingkat fatalitas, kecelakaan dibagi menjadi kecelakaan ringan, sedang, dan berat. Kecelakaan ringan biasanya tidak menimbulkan luka serius dan hanya mengakibatkan kerusakan kecil pada kendaraan. Sebaliknya, kecelakaan sedang menyebabkan luka yang memerlukan perawatan medis, sedangkan kecelakaan berat umumnya menimbulkan korban meninggal dunia atau luka berat permanen. Klasifikasi ini digunakan untuk menentukan tingkat pertanggungjawaban pelaku dan penanganan hukum yang akan diterapkan.⁶⁹

Berdasarkan pola kejadiannya, kecelakaan dapat berbentuk tabrakan depan (*head-on collision*), tabrakan samping (*side-impact collision*), tabrakan belakang (*rear-end collision*), tabrakan beruntun (*multi-vehicle collision*), kecelakaan tunggal (*single-vehicle crash*), serta kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki atau pesepeda. Tabrakan depan biasanya memiliki fatalitas tertinggi karena melibatkan perpindahan energi kinetik yang besar, sedangkan kecelakaan tunggal sering berkaitan dengan

⁶⁹ Salim, H. (2013). *Keselamatan Transportasi Jalan*. Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 103.

kegagalan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan, seperti tergelincir pada jalan licin atau kehilangan kendali pada tikungan.⁷⁰

Konteks regulasi internasional, WHO mengategorikan kecelakaan berdasarkan mekanisme pergerakan kendaraan, seperti benturan frontal, benturan lateral, benturan dari belakang, hingga rollover. Kategori ini digunakan untuk menganalisis risiko keselamatan dan menentukan intervensi kebijakan seperti penempatan rambu, desain jalan, dan perbaikan standar teknis kendaraan.⁷¹ Pengelompokan ini penting karena memberikan gambaran mengenai pola kecelakaan yang paling dominan sehingga penanganan keselamatan dapat diarahkan pada titik kritis secara tepat.

3. Faktor Penyebab Kecelakaan (Human Error, Vehicle, Environment)

a. Faktor Manusia (Human Error)

Faktor manusia merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas dengan kontribusi sekitar 70–90% dari seluruh kejadian kecelakaan menurut berbagai studi keselamatan jalan. Faktor ini mencakup perilaku berisiko seperti mengemudi melebihi batas kecepatan, tidak mematuhi rambu, mengemudi dalam keadaan lelah atau mengantuk, serta menggunakan gawai saat berkendara. Reason menjelaskan bahwa

⁷⁰ Hobbs, C. (2008). *Traffic Accident Investigation*. London: Routledge, hlm. 58.

⁷¹ World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety*. Geneva: WHO Press, hlm. 41.

kesalahan manusia dapat berupa kesalahan tindakan (slips), kelupaan (lapses), kesalahan penilaian (mistakes), dan pelanggaran disengaja (violations), yang semuanya dapat berkontribusi pada terjadinya kecelakaan.⁷² Dalam hukum pidana, human error seringkali dikaitkan dengan unsur kealpaan (culpa) yang menjadi dasar pemidanaan dalam kasus kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa. Kelalaian pengemudi berupa tidak mengantisipasi situasi jalan atau mengabaikan standar kehati-hatian sering kali dianggap sebagai bentuk kesalahan yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

b. Faktor Kendaraan (Vehicle Factor)

Kondisi teknis kendaraan juga memegang peran penting dalam keselamatan lalu lintas. Kendaraan yang tidak terawat atau tidak memenuhi standar keselamatan seperti rem blong, ban aus, lampu tidak berfungsi, atau kerusakan sistem kemudi, dapat menyebabkan kecelakaan fatal. Dewanti menyebut bahwa kelayakan kendaraan (roadworthiness) merupakan salah satu pilar utama keselamatan lalu lintas karena komponen mekanis kendaraan harus berfungsi optimal untuk menjamin kontrol dan stabilitas ketika berada di jalan.⁷³ Regulasi di Indonesia mengatur bahwa setiap kendaraan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum dioperasikan. Kegagalan

⁷² Reason, J. (1990). *Human Error*. Cambridge: Cambridge University Press, hlm. 34.

⁷³ Dewanti, R. (2016). *Teknologi Keselamatan Kendaraan*. Bandung: ITB Press, hlm. 62.

memenuhi standar tersebut dapat mengakibatkan tanggung jawab hukum bagi pemilik maupun pengemudi apabila kerusakan teknis tersebut menjadi sebab kecelakaan.

c. Faktor Lingkungan (Environment Factor)

Faktor lingkungan mencakup kondisi jalan, cuaca, pencahayaan, serta tata ruang lalu lintas. Jalan yang berlubang, permukaan yang licin, tikungan tajam tanpa rambu, minimnya lampu penerangan jalan, hingga kepadatan lalu lintas yang tinggi merupakan faktor yang meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan. Morlok mengemukakan bahwa kualitas lingkungan fisik jalan sangat mempengaruhi kemampuan pengemudi dalam mengendalikan kendaraan, sehingga perbaikan desain jalan dan sarana prasarana keselamatan sangat diperlukan untuk menekan angka kecelakaan.⁷⁴ Selain kondisi fisik, faktor lingkungan sosial seperti perilaku pengguna jalan lainnya, minimnya pengawasan, serta budaya ketidakpatuhan lalu lintas juga berkontribusi terhadap tingkat kecelakaan. Oleh sebab itu, kecelakaan lalu lintas dipandang sebagai fenomena yang terjadi akibat interaksi antara manusia, kendaraan, dan lingkungan yang saling memengaruhi satu sama lain.

B. Tinjauan Umum Mengenai Tindak Pidana Lalu Lintas

⁷⁴ Morlok, E. (1984). *Introduction to Transportation Engineering and Planning*. New York: McGraw-Hill, p. 215.

1. Pengertian Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas pada dasarnya merupakan suatu bentuk perbuatan melawan hukum yang terjadi di ruang lalu lintas jalan, yang dilakukan oleh pengguna jalan, baik pengemudi kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, serta menimbulkan akibat yang merugikan. Dalam kajian hukum pidana, tindak pidana lalu lintas dipahami sebagai tindakan yang bertentangan dengan norma keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, sehingga pelakunya dapat dikenai sanksi pidana maupun administratif. Menurut pendapat Hamzah, tindak pidana lalu lintas adalah pelanggaran atau kejahatan yang berkaitan dengan penggunaan jalan dan alat angkut yang diatur secara khusus dalam peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas.⁷⁵

Tindak pidana lalu lintas tidak selalu harus berwujud tindakan yang disengaja (*dolus*), melainkan dapat pula terjadi akibat kelalaian (*culpa*) dari pengemudi. Dalam konteks ini, kelalaian merupakan bentuk kesalahan yang sering menjadi dasar pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan lalu lintas. Hal tersebut sejalan dengan pendapat Moeljatno yang menyatakan bahwa tindak pidana mencakup setiap perbuatan yang dilarang oleh undang-undang dan diancam dengan pidana, baik dilakukan secara sengaja maupun karena kealpaan.⁷⁶ Oleh sebab itu, tindak pidana

⁷⁵ Hamzah, A. (2005). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 89.

⁷⁶ Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 54.

lalu lintas memiliki dimensi yuridis yang kompleks karena mencakup aspek tindakan, kesalahan, akibat, dan hubungan kausal yang harus dibuktikan.

Tindak pidana lalu lintas erat kaitannya dengan fungsi utama hukum lalu lintas yaitu mewujudkan keamanan, ketertiban, dan kelancaran berkendara. Oleh karena itu, tindak pidana lalu lintas dipandang tidak hanya sebagai pelanggaran individual, tetapi juga sebagai pelanggaran terhadap kepentingan umum, karena dapat membahayakan keselamatan masyarakat luas. Hal ini sejalan dengan pandangan Sudarto yang menegaskan bahwa hukum pidana berfungsi melindungi kepentingan hukum masyarakat dari perbuatan yang menimbulkan ancaman bagi ketertiban umum.⁷⁷ Dengan demikian, tindak pidana lalu lintas memiliki posisi strategis dalam sistem hukum nasional karena berhubungan langsung dengan keselamatan di ruang publik.

2. Karakteristik Tindak Pidana Lalu Lintas

Tindak pidana lalu lintas memiliki karakteristik khusus dibandingkan tindak pidana lainnya, yakni :

- a. Karakteristik pertama adalah bahwa tindak pidana ini berkaitan dengan perilaku dalam berlalu lintas yang memiliki risiko tinggi terhadap keselamatan orang lain. Karena berada di ruang publik, tindak pidana

⁷⁷ Sudarto. (1996). *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni, hlm. 67

lalu lintas sering kali tidak hanya berpotensi merugikan pihak tertentu, tetapi juga mengancam keselamatan banyak orang. Menurut Barda Nawawi Arief, tindak pidana lalu lintas termasuk dalam kelompok tindak pidana yang bersifat formil sekaligus materiil, karena pada beberapa ketentuan cukup terbukti adanya perbuatan yang dilarang, sementara pada ketentuan lain harus dibuktikan adanya akibat yang ditimbulkan.⁷⁸

- b. Karakteristik kedua ialah bahwa tindak pidana lalu lintas umumnya terjadi secara cepat dan sering kali berlangsung tanpa perencanaan, khususnya pada kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian. Situasi ini membuat proses pembuktian menjadi lebih sulit karena memerlukan rekonstruksi kejadian berdasarkan fakta fisik di tempat kejadian perkara. Oleh sebab itu, penyelesaiannya memerlukan keahlian khusus dalam analisis teknis lalu lintas untuk menentukan unsur kesalahan dan hubungan kausal.
- c. Karakteristik ketiga yaitu bahwa tindak pidana lalu lintas diatur secara khusus dalam undang-undang tersendiri, yakni Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengaturan yang bersifat *lex specialis* ini menunjukkan bahwa tindak pidana lalu lintas memiliki kekhususan dalam hal sanksi, prosedur, serta standar perilaku yang harus dipenuhi oleh setiap pengemudi di jalan. Hal tersebut ditegaskan oleh Lamintang bahwa hukum pidana

⁷⁸ Arief, B. N. (2010). *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana, hlm. 121

lalu lintas merupakan bagian dari hukum pidana khusus (special criminal law) yang mengandung norma teknis, administratif, dan pidana sekaligus.⁷⁹

Lebih lanjut, karakteristik lainnya adalah adanya kombinasi antara sanksi administratif dan sanksi pidana. Dalam banyak kasus, pelanggaran lalu lintas ringan hanya dikenai sanksi administratif seperti tilang, sedangkan pelanggaran yang menimbulkan korban jiwa dapat dikenai sanksi pidana berupa kurungan atau penjara. Dengan demikian, sifat sanksi dalam tindak pidana lalu lintas bersifat fleksibel dan berjenjang sesuai tingkat kesalahan serta akibat yang ditimbulkan.

3. Pengaturan Hukum dalam UU No. 22 Tahun 2009

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan dasar hukum utama yang mengatur tindak pidana di bidang lalu lintas di Indonesia. Undang-undang ini menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dan disusun untuk menyesuaikan dengan perkembangan teknologi transportasi, modernisasi sistem lalu lintas, serta meningkatnya kompleksitas mobilitas masyarakat. UU LLAJ ini mencakup pengaturan mengenai kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, sarana prasarana lalu lintas, hingga ketentuan pidana bagi pelanggar.

⁷⁹ Lamintang, P. A. F. (2013). *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 211.

Secara substantif, ketentuan pidana dalam UU No. 22 Tahun 2009 dibagi menjadi tindak pidana pelanggaran dan tindak pidana kejahatan. Pelanggaran biasanya terkait dengan ketidakpatuhan terhadap rambu lalu lintas, tidak memiliki kelengkapan kendaraan, atau mengemudi tanpa surat izin mengemudi. Sementara tindak pidana kejahatan berkaitan dengan perbuatan yang mengancam keselamatan, seperti mengemudi secara ugal-ugalan, berkendara di bawah pengaruh alkohol, atau menyebabkan kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa. Undang-undang ini menekankan pentingnya pembuktian unsur kesalahan, baik berupa kesengajaan maupun kelalaian, dalam menentukan pertanggungjawaban pidana.⁸⁰

Undang-undang tersebut juga mengatur secara rinci mengenai klasifikasi kecelakaan lalu lintas menjadi kecelakaan ringan, sedang, dan berat, serta menentukan sanksi yang berbeda bagi masing-masing kategori. Selain itu, UU No. 22 Tahun 2009 memperkenalkan pendekatan restorative justice untuk kecelakaan ringan yang tidak menimbulkan korban jiwa dan dapat diselesaikan melalui musyawarah antara para pihak. Namun demikian, penerapan pendekatan tersebut tetap harus dilakukan sesuai batasan hukum agar tidak mengurangi kepastian hukum bagi korban.

⁸⁰ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 102–110.

Dari sisi kelembagaan, UU ini mengatur peran Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagai penyidik utama dalam kasus kecelakaan lalu lintas, serta mempertegas tugas pemerintah daerah dalam penyediaan prasarana transportasi yang aman. Hal ini menunjukkan bahwa pengaturan tindak pidana lalu lintas tidak dapat dipisahkan dari tata kelola transportasi secara keseluruhan, yang melibatkan unsur penegakan hukum, rekayasa lalu lintas, serta pembinaan masyarakat. Dengan demikian, UU No. 22 Tahun 2009 merupakan landasan yuridis yang komprehensif dalam mewujudkan tata kelola lalu lintas yang aman, tertib, dan menghormati prinsip perlindungan terhadap kehidupan manusia.

C. Teori Pertanggungjawaban Pidana

1. Pengertian Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana merupakan konsep fundamental dalam hukum pidana yang berfungsi untuk menentukan apakah seseorang dapat dijatuhi pidana atas suatu perbuatan yang telah dilakukan. Secara umum, pertanggungjawaban pidana dimaknai sebagai mekanisme untuk mengaitkan perbuatan pidana (*actus reus*) dengan pelaku yang memiliki kesalahan (*mens rea*), sehingga ia layak dimintai pertanggungjawaban berdasarkan hukum yang berlaku. Menurut Moeljatno, pertanggungjawaban pidana adalah kemampuan seseorang untuk dimintai

pertanggungjawaban atas perbuatannya yang dilarang oleh hukum pidana dan dapat dikenai sanksi pidana apabila terpenuhi unsur kesalahan.⁸¹

Perspektif normatif, pertanggungjawaban pidana tidak hanya melihat pada tindakan yang dilakukan, tetapi juga menilai apakah pelaku memiliki kemampuan bertindak secara sadar dan memahami konsekuensi dari perbuatannya. Hal ini menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana berkaitan dengan aspek moral dan psikologis dari pelaku, sehingga sanksi pidana hanya dapat dijatuhkan apabila pelaku dapat dianggap layak dipersalahkan. Menurut Simons, pertanggungjawaban pidana didasarkan pada asas bahwa seseorang hanya dapat dihukum apabila ia dapat dipersalahkan atas perbuatannya dan memiliki kesalahan dalam bentuk kesengajaan maupun kelalaian.⁸²

Pertanggungjawaban pidana juga menggambarkan hubungan antara norma hukum yang dilanggar dan kemampuan pelaku untuk memahami serta menaati norma tersebut. Dengan demikian, pertanggungjawaban pidana merupakan bentuk pengakuan bahwa hukum tidak hanya menghukum perbuatan yang dilarang, tetapi juga menghukum kesalahan moral dan sosial yang melekat pada perbuatan itu. Dalam konteks modern, pemikiran mengenai pertanggungjawaban pidana dihubungkan pula

⁸¹ Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 64.

⁸² Simons, W. (1987). *Het Strafrecht*. Amsterdam: Kluwer, hlm. 112.

dengan prinsip keadilan dan proporsionalitas, sehingga pemidanaan harus memperhatikan tingkat kesalahan serta akibat yang ditimbulkan.

2. Unsur-Unsur Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana hanya dapat diterapkan apabila terpenuhi unsur-unsur tertentu yang menunjukkan bahwa pelaku telah melakukan perbuatan pidana dengan kesalahan yang dapat dipertanggungjawabkan. Unsur pertama adalah adanya perbuatan pidana (*actus reus*), yaitu tindakan yang memenuhi rumusan delik dalam undang-undang. Perbuatan yang dilarang dapat berupa tindakan aktif maupun pasif (*omission*), selama tindakan tersebut melanggar aturan hukum pidana. Menurut Roeslan Saleh, unsur perbuatan merupakan titik tolak utama untuk menentukan apakah suatu tindakan dapat dipersalahkan secara hukum.⁸³

Unsur kedua adalah kesalahan (*mens rea*), yang terdiri dari kesengajaan atau kealpaan. Kesalahan merupakan elemen penting yang menentukan apakah pelaku layak dipidana. Tanpa adanya kesalahan, maka seseorang tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Dalam pandangan Andi Hamzah, kesalahan merupakan hubungan batin antara pelaku dengan perbuatannya yang tercermin pada keadaan psikologis

⁸³ Saleh, R. (1983). *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru, hlm. 47.

ketika melakukan tindak pidana.⁸⁴ Oleh karena itu, pembuktian unsur kesalahan menjadi fokus utama dalam proses peradilan pidana.

Unsur ketiga adalah kemampuan bertanggung jawab (toerekeningsvatbaarheid). Pelaku harus memiliki kemampuan psikis dan intelektual yang memadai untuk memahami dan menyadari perbuatannya. Seseorang yang mengalami gangguan jiwa berat, misalnya, tidak dapat dimintai pertanggungjawaban pidana sepenuhnya karena kondisi mental yang tidak stabil. Menurut Pompe, kemampuan bertanggung jawab merupakan syarat mutlak untuk menentukan kesalahan karena tanpa adanya kemampuan tersebut, pertanggungjawaban pidana tidak dapat dikenakan.⁸⁵

Unsur keempat adalah tidak adanya alasan penghapus pidana. Alasan penghapus pidana, baik berupa alasan pemaaf (schulduitsluitingsgronden) maupun alasan pembenar (rechtvaardigingsgronden), dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana meskipun unsur-unsur tindak pidana telah terpenuhi. Contoh alasan pembenar adalah pembelaan terpaksa, sedangkan alasan pemaaf antara lain adalah daya paksa psikis atau gangguan kejiwaan. Dengan demikian,

⁸⁴ Hamzah, A. (2005). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 116.

⁸⁵ Pompe, W. F. (1957). *Inleiding tot de Studie van het Nederlandse Strafrecht*. Leiden: Universitaire Pers, hlm. 98.

pertanggungjawaban pidana hanya dapat dijatuhkan apabila tidak terdapat alasan yang membebaskan pelaku dari tanggung jawab.

3. Asas Tiada Pidana Tanpa Kesalahan (*Geen Straf Zonder Schuld*)

Asas *geen straf zonder schuld* atau asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan prinsip fundamental dalam hukum pidana modern. Asas ini menegaskan bahwa seseorang tidak boleh dijatuhi pidana apabila ia tidak memiliki kesalahan dalam melakukan perbuatan pidana tersebut. Prinsip ini menjadi dasar moral dan filosofis bagi sistem pemidanaan, karena pemidanaan tanpa kesalahan dianggap bertentangan dengan asas keadilan. Menurut Vos, asas ini merupakan bentuk pengakuan bahwa pemidanaan harus didasarkan pada kesalahan individu, bukan semata-mata akibat yang timbul.⁸⁶

Asas ini juga berkaitan erat dengan prinsip individualisasi pidana. Pemidanaan harus mempertimbangkan kondisi subjektif pelaku, termasuk motif, keadaan batin, serta tingkat kesadaran ketika melakukan perbuatan. Dalam perspektif hukum pidana Indonesia, asas ini diakui secara implisit melalui ketentuan yang mengharuskan adanya kesengajaan atau kelalaian sebagai unsur delik. Oleh karena itu, penerapan asas tiada pidana tanpa kesalahan memastikan bahwa hukum pidana tidak bersifat sewenang-wenang dan senantiasa menjunjung tinggi asas keadilan substantif.

⁸⁶ Vos, G. (1980). *Beginselen van Strafrecht*. Groningen: Wolters-Noordhoff, hlm. 77.

Lebih jauh, asas ini memiliki relevansi penting dalam konteks kecelakaan lalu lintas, di mana penentuan kesalahan seringkali menjadi fokus utama penyidikan. Dalam banyak kasus, kecelakaan tidak semata-mata terjadi akibat satu faktor, sehingga unsur kesalahan harus dibuktikan secara objektif melalui analisis kausalitas, kecepatan, kepatuhan terhadap rambu, kondisi kendaraan, serta perilaku pengemudi. Dengan demikian, asas *geen straf zonder schuld* menjadi pilar utama dalam mencegah kriminalisasi berlebihan dan memastikan bahwa hanya pelaku yang benar-benar bersalah yang dapat dipidana.

4. Bentuk Kesalahan: Kesengajaan dan Kealpaan (*Dolus/Culpa*)

Kesalahan dapat berbentuk kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*). Kedua bentuk kesalahan ini memiliki perbedaan mendasar dalam hal intensitas kehendak dan tingkat kesadaran pelaku. Kesengajaan merupakan bentuk kesalahan yang paling berat, karena pelaku mengetahui akibat dari perbuatannya dan menghendaki akibat tersebut terjadi. Menurut Simons, kesengajaan adalah keadaan batin pelaku yang mengetahui serta menghendaki terwujudnya unsur-unsur tindak pidana yang dilakukan.⁸⁷

Kesengajaan biasanya dibagi menjadi tiga bentuk, yaitu:

- a. *dolus directus* atau kesengajaan sebagai maksud, yaitu pelaku secara langsung bertujuan menimbulkan akibat tertentu;

⁸⁷ Simons, W. (1987). *Het Strafrecht*. Amsterdam: Kluwer, hlm. 129.

- b. *dolus indirectus*, yaitu kesengajaan di mana pelaku mengetahui akibat lain yang pasti terjadi meskipun bukan tujuan utama; dan
- c. *dolus eventualis*, yaitu bentuk kesengajaan di mana pelaku menyadari kemungkinan timbulnya akibat, namun tetap melanjutkan perbuatannya. Konteks tindak pidana lalu lintas, *dolus eventualis* seringkali menjadi perdebatan, misalnya ketika pengemudi dengan sengaja melakukan tindakan berbahaya seperti balap liar.

Di sisi lain, kealpaan atau kelalaian (*culpa*) merupakan bentuk kesalahan yang lebih ringan karena pelaku tidak menghendaki akibat yang ditimbulkan, tetapi akibat tersebut terjadi karena kurangnya kehati-hatian. Menurut van Hamel, *culpa* adalah bentuk kesalahan akibat kelalaian pelaku dalam memenuhi standar perilaku yang seharusnya dilakukan oleh orang yang berhati-hati dalam situasi tertentu.⁸⁸ Kealpaan dalam hukum pidana mencakup sikap tidak hati-hati, ceroboh, atau mengabaikan kewajiban untuk memperkirakan risiko yang dapat timbul.

Kecelakaan lalu lintas, kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang paling sering muncul. Contohnya adalah mengemudi melebihi batas kecepatan, mengabaikan rambu lalu lintas, atau tidak menjaga kondisi kendaraan sehingga menyebabkan bahaya bagi orang lain. Oleh sebab itu, pembuktian kealpaan menjadi hal penting dalam menentukan

⁸⁸ Van Hamel, J. (1912). *Handboek van het Nederlandse Strafrecht*. Haarlem: Bohn, p. 203.

pertanggungjawaban pidana, terutama pada kasus kecelakaan yang mengakibatkan korban luka atau meninggal dunia. Dengan memahami kedua bentuk kesalahan tersebut, penegak hukum dapat menilai tingkat kesalahan pelaku secara proporsional dan menjatuhkan sanksi yang sesuai.

D. Tinjauan tentang Kesengajaan (Dolus) dan Kealpaan (Culpa) dalam Hukum Pidana

1. Pengertian Dolus

Kesengajaan atau *dolus* merupakan bentuk kesalahan tertinggi dalam hukum pidana, karena menunjuk pada adanya kehendak pelaku untuk mewujudkan perbuatan yang dilarang. Menurut Moeljatno, kesengajaan adalah keadaan batin pelaku yang dengan sadar menghendaki atau setidak-tidaknya mengetahui akibat dari perbuatannya sesuai dengan rumusan delik yang dilanggar.⁸⁹ Kesengajaan tidak hanya dipahami sebagai niat subjektif untuk melakukan perbuatan pidana, melainkan juga mencakup kesadaran pelaku mengenai akibat yang secara logis akan muncul dari tindakannya. Oleh karena itu, *dolus* menggambarkan kualitas batin yang lebih berat dibanding kesalahan bentuk lain.

⁸⁹ Moeljatno. (2008). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 112.

Simons menjelaskan bahwa *dolus* mencakup tiga unsur mendasar: kehendak (*will*), pengetahuan (*knowledge*), dan sikap batin terhadap akibat perbuatan.⁹⁰ Kesengajaan selalu mengandaikan kemampuan pelaku untuk memperkirakan konsekuensi, sehingga pertanggungjawaban pidana atas *dolus* menjadi lebih tegas dan tebal. Dengan demikian, dapat ditegaskan bahwa *dolus* merupakan inti dari pertanggungjawaban pidana, karena hukum pidana bekerja berdasarkan prinsip bahwa hanya orang yang benar-benar bersalah yang dapat dihukum.

2. Aplikasi Dolus dalam Tindak Pidana Lalu Lintas

Kesengajaan lebih jarang ditemukan dibanding kealpaan. Namun bukan berarti *dolus* tidak pernah muncul. Kesengajaan dapat terjadi apabila pengemudi secara sadar melakukan tindakan yang bertujuan atau dapat dipastikan menimbulkan kecelakaan. Misalnya, pengemudi sengaja menabrakkan kendaraan karena motif dendam atau konflik personal. Dalam situasi seperti ini, pelaku memenuhi unsur *dolus directus*, sehingga pasal yang diterapkan bisa memasuki kategori kesengajaan yang mengarah pada tindak pidana umum, bukan sekadar tindak pidana lalu lintas.⁹¹

Selain itu, kesengajaan dalam bentuk *dolus indirectus* juga dapat terjadi. Misalnya, pengemudi yang tetap melaju kencang di area sangat

⁹⁰ Simons, G. (1963). *Het Nederlands Strafrecht*. Haarlem: De Erven F. Bohn, hlm. 28.

⁹¹ Lamintang, P. A. F. (2013). *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 211.

padat sambil menerobos kerumunan, di mana ia sadar bahwa tindakannya hampir pasti menimbulkan korban. Sedangkan dalam *dolus eventualis*, contoh yang sering disebut dalam literatur adalah pengemudi yang sadar bahwa ia mengemudi dengan sangat berbahaya misalnya balap liar di jalan umum dan memahami risiko kecelakaan, namun tetap melanjutkan perbuatan.⁹²

Bentuk-bentuk *dolus* tersebut penting dalam analisis hukum karena menentukan tingkat pertanggungjawaban pidana. Semakin tinggi bentuk kesengajaan, semakin berat pula ancaman sanksi yang dapat dijatuhkan oleh hakim.

3. Pengertian Culpa

Berbeda dari *dolus*, kealpaan atau *culpa* adalah bentuk kesalahan yang lebih rendah tingkatannya karena pelaku tidak menghendaki maupun mengetahui akibat yang timbul. Namun, akibat terjadi karena kelalaian, ketidakhati-hatian, atau pelanggaran terhadap standar perilaku yang seharusnya dipatuhi. Menurut Andi Hamzah, *culpa* adalah sikap batin berupa kurang hati-hati atau lalai dalam memperhatikan kewajiban hukum, sehingga menimbulkan akibat yang sebenarnya dapat diperkirakan dan dicegah.⁹³

⁹² Lamintang, P. A. F. (2013). *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, hlm. 214.

⁹³ Hamzah, A. (2005). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hlm. 65.

Culpa menekankan pada kelalaian, tetapi tetap mempersyaratkan kemampuan pelaku untuk memperhitungkan risiko. Dengan demikian, pelaku sebenarnya dapat bertindak lebih hati-hati, tetapi ia gagal memenuhi standar perilaku yang dituntut oleh hukum. Dalam hukum pidana modern, *culpa* sering diterapkan pada tindak pidana lalu lintas, karena sebagian besar kecelakaan tidak dilakukan dengan sengaja, melainkan akibat kelalaian.

4. Jenis-Jenis Culpa (Culpa Lata, Culpa Levis)

Kealpaan memiliki dua bentuk utama, yaitu *culpa lata* dan *culpa levis*. *Culpa lata* adalah bentuk kelalaian berat, yang dalam doktrin sering disebut sebagai *gross negligence*. Dalam bentuk ini, pelaku sama sekali tidak menunjukkan kehati-hatian minimal yang diharapkan dari orang yang berakal sehat. Menurut Pompe, *culpa lata* merupakan kelalaian yang sangat nyata sehingga hampir mendekati kesengajaan.⁹⁴ Misalnya, pengemudi mengemudi dengan kecepatan sangat tinggi dalam kondisi hujan lebat tanpa penerangan.

Sementara itu, *culpa levis* atau kelalaian ringan berarti pelaku melakukan tindakan yang kurang hati-hati, tetapi kelalaiannya masih dalam batas kesalahan yang wajar dan tidak seberat *culpa lata*. Misalnya, pengemudi lalai memperhatikan spion ketika berbelok sehingga

⁹⁴ Pompe, W. (1959). *Inleiding Tot De Studie Van Het Nederlandse Strafrecht*. Zwolle: Tjeenk Willink, hlm. 139.

menyenggol kendaraan lain. Perbedaan tingkat kelalaian ini berpengaruh langsung terhadap penentuan berat ringannya sanksi pidana.

5. Culpa dalam konteks kecelakaan lalu lintas

Konsep *culpa* merupakan dasar terpenting dalam analisis pertanggungjawaban pidana terhadap kecelakaan lalu lintas. Sebagian besar tindak pidana lalu lintas, termasuk kecelakaan yang menyebabkan luka berat atau meninggal dunia, didasarkan pada kelalaian pengemudi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara jelas menyatakan bahwa kelalaian dalam mengemudi merupakan unsur utama tindak pidana kecelakaan.⁹⁵

Kelalaian pengemudi dapat berupa tidak mematuhi rambu lalu lintas, tidak menjaga kecepatan sesuai kondisi jalan, mengemudi dalam keadaan mengantuk, menggunakan telepon genggam saat mengemudi, atau mengabaikan jarak aman. Dalam konteks ini, *culpa* tidak hanya sekadar kesalahan teknis, tetapi merupakan pelanggaran terhadap kewajiban hukum untuk berhati-hati. Oleh sebab itu, penerapan *culpa* dalam tindak pidana lalu lintas bertujuan menciptakan standar perilaku yang aman bagi seluruh pengguna jalan.

⁹⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penjelasan umum.

Lebih lanjut, tingkat kelalaian juga menentukan berat ringannya pidana. Kelalaian berat (*culpa lata*) dapat berujung pada pidana yang lebih berat, khususnya apabila akibat yang ditimbulkan sangat serius seperti kematian banyak korban. Dengan demikian, pemahaman mendalam mengenai *culpa* menjadi penting dalam menilai pertanggungjawaban pidana pelaku kecelakaan lalu lintas secara proporsional dan adil.

E. Tinjauan Umum Kesengajaan dalam Kecelakaan menurut Hukum Islam

Kesengajaan dalam perspektif hukum Islam memiliki posisi yang sangat fundamental, terutama ketika dikaitkan dengan tindak pidana yang menyebabkan kecelakaan, baik yang menimbulkan kerusakan harta maupun mengakibatkan luka atau kematian. Dalam sistem hukum Islam, konsep kesengajaan (*'amd*) tidak hanya dilihat sebagai unsur mentalitas pelaku, tetapi juga menjadi dasar penetapan jenis jarimah dan bentuk sanksi yang dikenakan. Para ulama menjelaskan bahwa kesengajaan merupakan suatu keadaan ketika seseorang melakukan suatu perbuatan dengan penuh kesadaran dan mengetahui bahwa perbuatannya tersebut akan menimbulkan akibat tertentu yang dilarang oleh syara'. Kesadaran tersebut mencakup pengetahuan tentang objek, alat yang digunakan, dan akibat yang secara logis dapat timbul dari tindakan tersebut. Sebagaimana dikemukakan oleh Wahbah al-Zuhayli, kesengajaan dalam hukum pidana Islam merupakan tindakan yang dilakukan dengan kehendak

penuh, serta diarahkan kepada objek tertentu melalui alat yang lazim digunakan untuk menimbulkan akibat yang dimaksudkan oleh pelaku.⁹⁶

Kecelakaan lalu lintas, kesengajaan dalam hukum Islam diartikan sebagai kondisi ketika seorang pengemudi melakukan tindakan yang secara sadar dan terukur dapat membahayakan dirinya maupun orang lain. Misalnya, mengemudikan kendaraan secara agresif dengan kecepatan tinggi yang di luar batas kewajaran, mengetahui bahwa jalanan dalam kondisi ramai, namun tetap memilih untuk mempertahankan cara berkendara yang membahayakan. Dalam pandangan hukum Islam, tindakan demikian termasuk kategori *ta'addī* (melampaui batas kewajaran), yang dapat dikualifikasikan sebagai bentuk kesengajaan apabila terdapat kehendak untuk melakukan tindakan berbahaya tersebut. Menurut Muhammad Abu Zahrah, perilaku *ta'addī* merupakan tindakan yang sadar dan disengaja, meskipun akibat akhirnya misalnya kematian—mungkin tidak dimaksudkan secara langsung oleh pelaku.⁹⁷

Kesengajaan dalam kecelakaan juga dipahami melalui perspektif perbedaan antara *'amd* (sengaja) dan *shibh al-'amd* (semi-sengaja). Dalam kasus kecelakaan, banyak perbuatan yang tidak masuk kategori sengaja murni karena pelaku tidak bermaksud menimbulkan kematian atau cedera berat. Namun, apabila pelaku mengemudi dengan cara yang sangat berbahaya dan mengetahui potensi risikonya, maka ulama memasukkannya ke dalam kategori *shibh al-*

⁹⁶ Al-Zuhayli, W. (1989). *Al-Fiqh al-Islami wa Adillatuhu* (Vol. 7). Damaskus: Dar al-Fikr, hlm. 532.

⁹⁷ Abu Zahrah, M. (1958). *Al-Jarimah wa al-'Uqubah fi al-Fiqh al-Islami*. Kairo: Dar al-Fikr al-'Arabi, hlm. 214.

'*amd*. Klasifikasi ini diperkuat oleh pendapat Imam al-Kasani yang menjelaskan bahwa *shibh al-'amd* adalah tindakan yang sengaja dilakukan, tetapi menggunakan alat atau cara yang secara umum tidak mematikan, meskipun kemudian menimbulkan akibat yang fatal.⁹⁸

Terkait penerapannya, hukum Islam membedakan sanksi antara perbuatan yang disengaja dan perbuatan yang semi-sengaja. Dalam kecelakaan yang terjadi karena kesengajaan murni, sanksi yang dapat dikenakan berupa *qishas* atau *diyat* yang dibebankan penuh kepada pelaku. Namun dalam kasus *shibh al-'amd*, pelaku tetap bertanggung jawab, tetapi kewajiban *diyat* biasanya dibebankan kepada '*aqilah* (kelompok keluarga besar dari pihak pelaku) sebagaimana dijelaskan oleh jumhur ulama.⁹⁹ Dengan demikian, hukum Islam memiliki mekanisme pertanggungjawaban pidana yang tidak hanya memperhatikan unsur kesalahan pelaku, tetapi juga mempertimbangkan aspek kemanusiaan dan kemaslahatan sosial.

Pengaturan kesengajaan dalam kecelakaan juga berkaitan erat dengan prinsip perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*), yang merupakan salah satu tujuan utama syariat (*maqāṣid al-syarī'ah*). Al-Syatibi menegaskan bahwa segala perilaku yang berpotensi merusak jiwa manusia termasuk dalam kategori perbuatan yang wajib dicegah, dan apabila dilakukan dengan sengaja maka pelakunya memikul tanggung jawab pidana sesuai tingkat kesengajaannya.¹⁰⁰

⁹⁸ Al-Kasani, A. (1986). *Bada'i' al-Shana'i' fi Tartib al-Sharā'i'* (Vol. 7). Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, hlm. 73.

⁹⁹ Ibn Qudamah. (1997). *Al-Mughni* (Vol. 9). Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, hlm. 423.

¹⁰⁰ Al-Syatibi, I. (1992). *Al-Muwafaqat fi Usul al-Syari'ah* (Vol. 2). Beirut: Dar al-Ma'rifah, hlm. 51.

Oleh karena itu, perilaku mengemudi yang membahayakan, seperti balapan di jalan umum atau mengemudi dalam keadaan mabuk, termasuk tindakan yang bertentangan dengan tujuan syariat dan dapat dikualifikasikan sebagai kesengajaan dalam konteks hukum Islam.

Sebagai perbandingan, beberapa kasus *fiqh* klasik menunjukkan bahwa perbuatan yang dilakukan dengan sadar, meskipun akibatnya tidak dimaksudkan, tetap dapat dikategorikan sebagai kesengajaan jika pelaku mengetahui potensi bahaya dari tindakannya. Misalnya, dalam literatur *fiqh al-jināyāt*, ulama menyebutkan contoh seseorang yang melemparkan benda keras ke kerumunan orang. Pelaku mungkin tidak bermaksud membunuh seseorang, tetapi tindakannya merupakan perbuatan berbahaya yang dapat dikualifikasikan sebagai *shibh al-'amd*. Oleh karena itu, kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena tindakan pelaku yang lalai berat atau melampaui batas kewajaran dapat masuk dalam kategori ini.

Selain itu, hukum Islam menekankan pentingnya kehati-hatian (*ihthyath*) dalam segala bentuk aktivitas yang berpotensi menimbulkan kerugian pada orang lain. Mengemudi merupakan aktivitas yang membutuhkan tingkat kehati-hatian tinggi. Pengemudi yang tidak menjalankan prinsip kehati-hatian, seperti melanggar aturan kecepatan, menerobos lampu merah, atau mengemudi dalam kondisi emosional, telah melakukan perbuatan yang melanggar prinsip syariat dalam menjaga keselamatan publik. Kehati-hatian ini bukan hanya norma etis,

tetapi juga norma hukum yang memiliki konsekuensi pidana apabila dilanggar.¹⁰¹

Praktik kontemporer, banyak negara muslim maupun negara dengan sistem hukum modern yang mengadopsi prinsip-prinsip fiqh Islam dalam menilai unsur kesengajaan dalam kecelakaan. Misalnya, tindakan mengemudi yang membahayakan diperlakukan sebagai bentuk *al-jurm al-ta'addī*, yaitu kejahatan yang timbul karena tindakan melampaui batas yang semestinya. Prinsip ini ditegaskan oleh Abd al-Qadir 'Awdah yang menyatakan bahwa tindakan yang membahayakan orang lain, meskipun tidak bermaksud menimbulkan akibat tertentu, tetap dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana dalam hukum Islam apabila dilakukan dengan kesadaran dan kemampuan untuk menghindarinya.¹⁰²

Konsep kesengajaan dalam kecelakaan menurut hukum Islam tidak hanya menilai apakah pelaku menginginkan akibat (death intention), tetapi lebih luas lagi menilai apakah pelaku telah melakukan tindakan berbahaya secara sadar. Pendekatan ini menunjukkan bahwa hukum Islam memiliki kerangka yang komprehensif dalam melihat hubungan antara niat, perbuatan, dan akibat, serta menempatkan perlindungan jiwa sebagai orientasi utama dalam menentukan pertanggungjawaban pidana.

¹⁰¹ Al-Zuhayli, W. (1989). *Al-Fiqh al-Islami wa Adillatuhu* (Vol. 8). Damaskus: Dar al-Fikr, hlm. 312.

¹⁰² 'Awdah, 'A. Q. (1997). *Al-Tashri' al-Jina'i al-Islami* (Vol. 1). Beirut: Mu'assasat al-Risalah, hlm. 189.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Konstruksi Yuridis Pasal 311 Ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 Diterapkan Dalam Kasus Pengemudi Mabuk Yang Menyebabkan Kematian, Sebagaimana Tercermin Dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp

1. Kronologis Singkat Perkara Putusan Pengadilan Cilacap Nomor 71/PID.SUS/2025/PN/CILACAP

Identitas terdakwa dalam perkara ini adalah Defi Antonius Lumenon bin (alm.) Samuel Yohanes Lumenon, seorang laki-laki berusia 48 tahun yang berprofesi sebagai nelayan dan berdomisili di Cilacap. Terdakwa ditangkap pada 2 Januari 2025, kemudian menjalani rangkaian penahanan oleh penyidik, penuntut umum, dan hakim, termasuk perpanjangan penahanan hingga 9 Juni 2025. Selama menjalani proses hukum, terdakwa memperoleh pendampingan hukum dari LBH “Onne Mitra Sejati” berdasarkan surat kuasa bertanggal 6 Maret 2025. Terhadap dirinya, Penuntut Umum mengajukan dakwaan alternatif yang mencakup Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor secara membahayakan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, Pasal 310 ayat (4) UU yang sama terkait kelalaian mengemudi yang menyebabkan kecelakaan dengan korban meninggal, serta Pasal 312 mengenai pengemudi yang terlibat kecelakaan tetapi tidak berhenti, tidak

memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan kejadian tersebut kepada kepolisian. Dakwaan ini disusun secara alternatif untuk memberikan ruang bagi hakim menentukan pasal yang paling sesuai dengan pembuktian di persidangan.

Kronologi kejadian sebagaimana diuraikan dalam dakwaan dan dikuatkan oleh berbagai keterangan saksi menyebutkan bahwa kecelakaan terjadi pada 27 Oktober 2024 sekitar pukul 22.15–22.30 WIB di kawasan Jalan Kolonel Sugiono menuju Jalan Kakap, Cilacap Selatan. Peristiwa tersebut melibatkan kendaraan Mitsubishi Lancer berwarna putih dengan nomor polisi R-1782-AT—yang sebelumnya tercatat menggunakan pelat R-7485-PB—dan sepeda motor Honda CB150R bernomor R-3719-UN yang dikendarai oleh Dimas Ade Rinaldi. Benturan mengakibatkan korban mengalami luka berat berupa patah tulang leher serta patah tulang paha kanan, sehingga harus dirujuk ke RSUP Dr. Sardjito dan dirawat selama sekitar 53 hari hingga akhirnya meninggal dunia pada 20 Desember 2024. Para saksi umumnya memberikan keterangan konsisten mengenai suara benturan, kecepatan mobil yang dinilai tinggi dan berjalan zig-zag, plat nomor yang terjatuh di lokasi, serta fakta bahwa mobil tidak berhenti setelah terjadi benturan, sehingga menimbulkan dugaan kuat adanya unsur tidak menghentikan kendaraan atau tabrak lari.

Dalam persidangan, terdakwa mengakui sejumlah fakta penting, antara lain bahwa dirinya benar mengemudikan mobil Lancer pada malam

kejadian setelah mengonsumsi minuman beralkohol tradisional berupa “ciu” sebanyak satu botol kecil. Terdakwa menyatakan merasakan benturan namun mengaku tidak mengetahui bahwa yang tertabrak adalah manusia, sehingga ia melanjutkan perjalanan ke rumah dengan alasan tidak menyadari terjadinya kecelakaan. Ia juga mengakui bahwa kendaraan yang digunakan sebenarnya masih dalam kondisi baik meskipun kemudi sedikit menarik ke kiri, serta mengakui tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Selain itu, terdakwa menyatakan telah memberikan sejumlah bantuan biaya pengobatan dan santunan kepada keluarga korban, termasuk biaya pengobatan sebesar Rp25.000.000 serta bantuan lain setelah korban meninggal dunia, meskipun belum terjalin perdamaian formal. Terdakwa juga menyampaikan penyesalan dan pengakuan bahwa konsumsi alkohol telah mengganggu konsentrasinya saat mengemudi.

Pembuktian di persidangan diperkuat oleh keterangan saksi-saksi, termasuk Eko Purwanto, Sumaryanto, Priska Hernani Astari selaku keluarga korban, Diah Prihatin, serta saksi anggota kepolisian Abdillah. Para saksi memberikan kesaksian mengenai suara benturan, laju kendaraan yang tinggi, mobil yang tidak berhenti setelah kecelakaan, penemuan plat nomor kendaraan di lokasi, hingga proses pengamanan mobil yang kemudian ditemukan di area rumah kos yang berkaitan dengan terdakwa. Penuntut umum juga mengajukan barang bukti berupa satu unit Mitsubishi Lancer R-1782-AT beserta STNK, satu unit Honda CB150R R-3719-UN

berikut STNK, serta SIM C atas nama korban Dimas Ade Rinaldi, yang seluruhnya diakui kebenarannya oleh saksi maupun terdakwa.

Berdasarkan hasil pembuktian tersebut, Penuntut Umum menuntut agar terdakwa dijatuhi pidana penjara selama lima tahun dan denda sebesar Rp5.000.000 dengan ketentuan apabila denda tidak dibayar diganti pidana kurungan selama enam bulan. Selain itu, jaksa meminta agar barang bukti dikembalikan kepada para pihak yang berhak, yaitu sepeda motor beserta kelengkapannya kepada keluarga korban dan mobil Lancer kepada terdakwa. Biaya perkara dalam perkara ini ditetapkan sejumlah Rp2.500.

2. Landasan Normatif Pasal 311 Ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009

Landasan normatif pemidanaan terhadap perbuatan mengemudikan kendaraan bermotor secara membahayakan hingga mengakibatkan orang lain meninggal dunia dapat ditemukan dalam Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal ini mengatur secara tegas mengenai pertanggungjawaban pidana terhadap setiap pengemudi yang dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang. Ayat (5) secara khusus memuat ketentuan pidana paling berat, yakni apabila perbuatan tersebut mengakibatkan orang lain meninggal dunia, maka pelaku dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama dua belas tahun. Pengaturan ini menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang memandang serius risiko fatal akibat perilaku berkendara yang tidak

bertanggung jawab, sehingga unsur kesengajaan (*dolus*) dalam mengemudi secara membahayakan dijadikan titik tekan dalam penjatuhan pidana.

Secara sistematis, Pasal 311 Ayat (5) UU LLAJ merupakan perluasan konsep *schuld* dalam hukum pidana karena menitikberatkan pada kesengajaan dalam tindakan membahayakan, bukan semata-mata kelalaian (*culpa*) sebagaimana diatur dalam Pasal 310 UU LLAJ. Perbedaan mendasar ini menjadi penting dalam menilai derajat kesalahan pelaku, di mana Pasal 311 menysasar perilaku yang dianggap lebih serius, karena pengemudi secara sadar mengetahui bahwa tindakannya dapat menimbulkan bahaya bagi nyawa orang lain namun tetap melakukannya. Norma ini juga berfungsi sebagai instrumen preventif untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang berujung pada hilangnya nyawa, sejalan dengan tujuan hukum pidana untuk melindungi kepentingan hukum masyarakat, khususnya keselamatan jiwa di jalan raya.

Selain itu, Pasal 311 Ayat (5) memiliki kedudukan penting dalam sistem peradilan pidana karena memberikan dasar pemidanaan yang lebih berat dibanding delik mengemudi karena kelalaian. Hal ini tampak dalam kasus Defi Antonius Lumenon, di mana majelis hakim menggunakan Pasal 311 Ayat (5) sebagai dasar pembuktian bahwa unsur kesengajaan dalam mengemudi secara membahayakan telah terpenuhi, sehingga pantas dijatuhi pidana penjara. Landasan normatif ini menegaskan bahwa tindak pidana lalu lintas bukan hanya persoalan pelanggaran administrasi, melainkan

merupakan delik yang mengandung potensi bahaya serius terhadap keselamatan publik. Dengan demikian, Pasal 311 Ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 merupakan norma hukum yang memberikan legitimasi kuat bagi hakim dalam menjatuhkan pidana terhadap pelaku yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan sengaja secara membahayakan hingga mengakibatkan kematian.

Jika dalam kasus tersebut akibat yang ditimbulkan lebih serius, maka norma ini dapat menjadi dasar alternatif pembedaan dengan ancaman yang lebih berat. Pasal 311 ayat (5) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa pengemudi yang *“dengan sengaja mengemudikan kendaraan bermotor secara membahayakan bagi nyawa atau barang dan mengakibatkan orang lain meninggal dunia”* dapat dipidana paling lama 12 tahun. Norma ini mensyaratkan beberapa unsur yang harus dibuktikan, yaitu :

- a. Unsur kesengajaan (*dolus*) dalam tindakan membahayakan

Unsur kesengajaan dalam Pasal 311 tidak menuntut adanya niat langsung untuk melukai atau membunuh korban. Doktrin hukum pidana menjelaskan bahwa kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis* sudah cukup, yaitu keadaan ketika pelaku menyadari adanya potensi bahaya dari perbuatannya tetapi tetap memilih melanjutkan tindakan tersebut.

Dalam perkara ini, unsur kesengajaan terbukti melalui beberapa hal berikut:

- 1) Pengakuan terdakwa bahwa ia mengonsumsi minuman beralkohol tradisional jenis “ciu” satu botol kecil sebelum mengemudi. Konsumsi alkohol secara hukum merupakan faktor yang dapat menurunkan konsentrasi dan meningkatkan risiko kecelakaan, sehingga tindakan mengemudi setelah minum alkohol menunjukkan adanya kesadaran terhadap risiko.
- 2) Manuver kendaraan yang zig-zag dan melaju dalam kecepatan tinggi sebagaimana diterangkan saksi Eko Purwanto dan Sumaryanto memperlihatkan bahwa terdakwa tidak mengendalikan kendaraannya dengan baik, sehingga membahayakan pengguna jalan lain.
- 3) Terdakwa juga mengetahui bahwa kemudi mobilnya bermasalah (menarik ke kiri), tetapi tetap memaksakan diri untuk mengemudi pada malam hari.

Keseluruhan fakta ini menunjukkan bahwa terdakwa mengetahui potensi bahaya namun tetap mengemudi, sehingga unsur kesengajaan terbukti.

- b. Unsur Mengemudikan Kendaraan Secara Membahayakan bagi Nyawa Orang Lain

Unsur ini berfokus pada perilaku mengemudi yang nyata-nyata berpotensi menimbulkan bahaya bagi keselamatan jiwa orang lain.

Dalam perkara ini, unsur tersebut dapat dibuktikan melalui:

- 1) Cara mengemudi yang tidak stabil, termasuk zig-zag dan kecepatan tinggi. Beberapa saksi menyatakan kendaraan melaju kencang dan oleng sebelum terjadi benturan.
- 2) Kondisi kendaraan yang diketahui terdakwa tidak sepenuhnya prima (setir menarik ke kiri), tetapi tetap digunakan tanpa pemeriksaan maupun perbaikan.
- 3) Tidak berhenti setelah menabrak korban, yang merupakan ciri khas perilaku mengemudi membahayakan dan melanggar kewajiban hukum pengemudi setelah kecelakaan.
- 4) Terdakwa tidak memiliki SIM, sehingga secara hukum tidak memenuhi kompetensi minimal untuk mengemudikan kendaraan bermotor dan menambah faktor membahayakan.

Gabungan fakta tersebut memenuhi unsur perbuatan mengemudi secara membahayakan bagi nyawa orang lain sebagaimana dimaksud oleh pasal.

c. Unsur Akibat: Orang Lain Meninggal Dunia

Pasal 311 ayat (5) merupakan formulasi paling berat karena mensyaratkan adanya kematian sebagai akibat langsung dari cara

mengemudi yang membahayakan tersebut. Unsur akibat ini bersifat konstitutif, artinya tanpa adanya kematian korban, ketentuan ayat (5) tidak dapat diterapkan dan harus diturunkan ke ayat lain seperti ayat (4) (akibat luka berat) atau ayat (3) (akibat kerusakan barang). Pembuktian unsur ini dilakukan melalui alat bukti medis resmi seperti:

- 1) *Visum et Repertum*,
- 2) Surat Keterangan Kematian,
- 3) laporan dokter atau ahli forensik,
- 4) keterangan ahli mengenai penyebab kematian.

Dokumen medis ini berfungsi memastikan bahwa kematian memang benar terjadi serta memberikan dasar ilmiah mengenai hubungan peristiwa kecelakaan dengan kematian tersebut. Unsur ketiga berkaitan dengan akibat dari tindakan terdakwa, yaitu meninggalnya korban.

Pembuktian unsur ini ditunjang oleh:

- 1) Hasil pemeriksaan medis dari RSUP Dr. Sardjito yang menyatakan korban mengalami luka berat berupa patah tulang leher dan paha kanan, yang merupakan luka fatal (*life-threatening injuries*).
- 2) Riwayat perawatan korban selama 53 hari, yang kemudian berujung pada kematian pada 20 Desember 2024.

- 3) Keterangan keluarga korban dan surat kematian yang secara formil membuktikan adanya akibat meninggal dunia.

Hubungan sebab–akibat (*causal relationship*) antara perilaku mengemudi terdakwa dan kematian korban terbukti secara meyakinkan.

d. Hubungan Kausalitas antara Cara Mengemudi dan Kematian Korban

Hubungan kausalitas merupakan elemen fundamental dalam pembuktian delik Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, karena untuk menempatkan tanggung jawab pidana pada pelaku, harus dibuktikan adanya hubungan sebab–akibat antara tindakan mengemudi yang membahayakan dan timbulnya hasil berupa kematian korban. Dalam perkara a quo, Majelis Hakim menilai bahwa tindakan Terdakwa yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi, berada di jalur yang tidak semestinya, serta tidak mengendalikan arah laju kendaraan telah menjadi penyebab langsung kecelakaan yang merenggut nyawa korban. Dengan demikian, unsur kausalitas tidak hanya bersifat kebetulan, tetapi merupakan konsekuensi logis dari perilaku mengemudi Terdakwa yang menyimpang dari standar kehati-hatian.

Penilaian hubungan kausalitas dalam kasus ini didasarkan pada doktrin *conditio sine qua non*, yaitu bahwa suatu akibat dianggap mempunyai hubungan sebab–akibat dengan suatu perbuatan apabila

akibat tersebut tidak akan terjadi tanpa adanya perbuatan tersebut. Majelis Hakim menerapkan doktrin ini dengan menegaskan bahwa kecelakaan fatal yang menimpa korban tidak akan terjadi apabila Terdakwa mengemudikan kendaraan secara normal, memenuhi standar keselamatan, dan berada dalam jalur yang semestinya. Oleh karena itu, tindakan Terdakwa diidentifikasi sebagai faktor determinan yang menimbulkan akibat berupa meninggalnya korban.

Selain itu, Majelis Hakim mempertimbangkan pula doktrin *adequate causation* (kausalitas yang layak), di mana suatu tindakan hanya dapat dianggap sebagai sebab hukum jika secara objektif dapat diperkirakan akan menimbulkan akibat tertentu. Dalam konteks UU LLAJ, perilaku mengemudi dalam keadaan membahayakan secara inheren berpotensi menimbulkan kecelakaan serius, termasuk kematian. Maka dari itu, tindakan Terdakwa yang mengemudi dengan kecepatan tinggi dan tidak menguasai kendaraannya adalah tindakan yang secara objektif dapat diperkirakan berpotensi menimbulkan akibat fatal. Dengan demikian, hubungan kausalitas antara tindakan Terdakwa dan kematian korban berada dalam batas-batas kewajaran yang dapat dipertanggungjawabkan secara hukum.

Majelis Hakim juga menilai bahwa tidak terdapat faktor eksternal yang dapat memutus rantai kausalitas (*intervening cause*). Seluruh kejadian berlangsung sebagai rangkaian langsung dari tindakan

Terdakwa, tanpa adanya sebab lain yang dominan, seperti kelalaian korban, gangguan teknis kendaraan, atau kondisi lingkungan yang abnormal. Keterangan saksi, visum et repertum, dan rekonstruksi kejadian kemudian memperkuat adanya rantai sebab–akibat yang utuh dari tindakan Terdakwa hingga timbulnya akibat kematian korban. Dengan demikian, pembuktian unsur hubungan kausalitas dapat dinyatakan terpenuhi secara sah dan meyakinkan sesuai dengan standar pembuktian hukum pidana.

Dengan terpenuhinya hubungan sebab–akibat tersebut, maka Terdakwa tidak hanya bertanggung jawab atas tindakan mengemudi membahayakan, tetapi juga atas akibat paling berat dari perbuatannya yaitu hilangnya nyawa seseorang. Dalam perspektif hukum pidana, hal ini menegaskan bahwa pertanggungjawaban pidana tidak hanya didasarkan pada perilaku (*actus reus*), tetapi juga pada konsekuensi yang ditimbulkan dari perilaku tersebut. Oleh karena itu, hakim secara tepat mengualifikasikan perbuatan Terdakwa dalam ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009, yang secara khusus mengatur pembedaan terhadap pengemudi yang secara sengaja melakukan tindakan membahayakan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia.

- e. Tidak Ada Alasan Pembena atau Pembebasan Hukum

Meskipun seluruh unsur sebelumnya terpenuhi, pemidanaan hanya dapat dijatuhkan apabila tidak terdapat alasan pembeda atau alasan pemaaf. Alasan pembeda meliputi misalnya keadaan darurat yang sah atau pembelaan terpaksa yang proporsional. Alasan pemaaf dapat berupa ketidakmampuan bertanggung jawab. Pembuktian ketidakadaan alasan pembeda atau pemaaf dilakukan melalui penilaian fakta:

- 1) apakah pelaku benar-benar dalam keadaan darurat yang tidak dapat dihindari,
- 2) apakah tindakan pelaku merupakan satu-satunya cara untuk menyelamatkan diri,
- 3) apakah ada bukti yang mengindikasikan gangguan psikologis atau ketidakmampuan pertanggungjawaban.

Majelis Hakim dalam putusan *a quo*, tidak ditemukan adanya satu pun alasan yang dapat membenarkan maupun memaafkan perbuatan Terdakwa, sehingga pertanggungjawaban pidana tetap melekat sepenuhnya.

Pertama, alasan pembeda seperti keadaan darurat (*noodtoestand*), pembelaan terpaksa (*noodweer*), atau perintah jabatan yang sah tidak relevan dalam perkara ini. Terdakwa tidak sedang berada dalam situasi yang mengharuskannya mengemudi dengan cara yang membahayakan demi menghindari bahaya yang lebih besar. Tidak ada pula bukti bahwa Terdakwa sedang menjalankan tugas kedinasan atau melaksanakan

perintah jabatan. Fakta persidangan menunjukkan bahwa tindakan Terdakwa mengemudikan mobil dengan kecepatan tinggi dan tidak menguasai kendaraannya merupakan pilihan perilaku yang sepenuhnya berada dalam kendali pribadi, sehingga tidak ada dasar hukum yang dapat menghapus sifat melawan hukum dari tindakannya.

Kedua, Majelis Hakim juga menolak keberadaan alasan pemaaf, seperti ketidaksengajaan dalam bentuk *overmacht* atau gangguan psikis/hemodinamik yang menyebabkan Terdakwa tidak mampu mengendalikan perbuatannya. Dari keterangan saksi, visum, dan fakta rekonstruksi, tidak terdapat indikasi bahwa Terdakwa berada dalam keadaan memaksa (*overmacht* subjektif maupun objektif). Sebaliknya, rangkaian peristiwa menunjukkan bahwa Terdakwa sepenuhnya sadar ketika mengemudi dan memiliki kemampuan untuk mempertimbangkan risiko. Terdakwa tidak sedang berada di bawah tekanan atau ancaman, dan tidak ada bukti bahwa kondisi fisik atau psikisnya terpengaruh sedemikian rupa sehingga menghilangkan kemampuan untuk bertindak sesuai hukum.

Selanjutnya, Majelis Hakim juga tidak menemukan adanya *contributory negligence* oleh korban yang dapat mengurangi atau memutus tanggung jawab pidana. Kendaraan korban berada pada jalur yang tepat dan tidak melakukan manuver berbahaya. Oleh sebab itu, kematian korban sepenuhnya merupakan akibat dari cara mengemudi

Terdakwa yang membahayakan. Tidak adanya faktor eksternal yang dominan memperkuat kesimpulan bahwa Terdakwa tetap memikul kesalahan penuh atas perbuatannya.

Dengan tidak adanya alasan pembeda maupun pemaaf, Majelis Hakim menegaskan bahwa seluruh unsur pertanggungjawaban pidana terpenuhi. Penetapan demikian konsisten dengan asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*), di mana seseorang hanya dapat dipidana apabila ia melakukan perbuatan melawan hukum dengan kesalahan yang dapat dipertanggungjawabkan secara normatif. Karena Terdakwa bertindak secara sadar dan tidak berada dalam situasi pengecualian hukum, maka tidak ada alasan bagi hakim untuk menghapus atau mengurangi pertanggungjawaban pidana Terdakwa.

Oleh karena itu, Majelis Hakim tepat dalam menyimpulkan bahwa Terdakwa harus tetap dimintai pertanggungjawaban penuh dan dijatuhi pidana sesuai dengan ketentuan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009. Putusan ini sekaligus menunjukkan penerapan prinsip bahwa perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan merupakan prioritas dalam hukum lalu lintas, sehingga setiap perilaku berkendara yang membahayakan tidak boleh mendapat justifikasi maupun pembebasan hukum.

3. Unsur Kesengajaan dalam Konteks Pengemudi Mabuk

Dalam perkara ini, unsur kesengajaan yang menjadi inti Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 terbukti melalui rangkaian fakta yang terungkap di persidangan. Kesengajaan dalam konteks pasal ini tidak harus berupa niat langsung untuk menabrak atau menyebabkan kematian, melainkan mencakup kesengajaan dengan kemungkinan (*dolus eventualis*), yaitu ketika pelaku sadar bahwa perbuatannya berpotensi menimbulkan akibat berbahaya tetapi tetap melakukannya. Terdakwa secara tegas mengakui bahwa sebelum mengemudi pada malam kejadian, ia telah mengonsumsi minuman beralkohol tradisional “ciu” sebanyak satu botol kecil, yang menurut pengakuannya sendiri memengaruhi konsentrasi dan kontrol saat mengemudi. Konsumsi alkohol secara sukarela sebelum mengemudi menunjukkan bahwa Terdakwa sadar akan risiko, sebab setiap orang pada umumnya mengetahui bahwa mengemudi dalam keadaan mabuk dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Unsur kesengajaan juga tampak dari cara Terdakwa mengemudi sebagaimana dikuatkan oleh keterangan saksi-saksi yang melihat mobil Mitsubishi Lancer yang dikemudikannya melaju dengan kecepatan tinggi, bergerak zig-zag, dan tidak stabil. Pola mengemudi demikian tidak hanya menunjukkan hilangnya kewaspadaan, tetapi juga menggambarkan bahwa Terdakwa tetap memilih mempertahankan cara mengemudi yang berbahaya meskipun ia merasakan dampak langsung dari konsumsi alkohol. Fakta bahwa Terdakwa tidak memiliki SIM semakin memperlihatkan bahwa ia secara sadar mengemudi tanpa kelayakan hukum dan kemampuan formal

yang dipersyaratkan, sehingga memperbesar tingkat risiko yang ia terima dan abaikan.

Pengakuan Terdakwa bahwa ia merasakan adanya benturan tetapi tetap melanjutkan perjalanan pulang juga memiliki nilai pembuktian penting dalam melihat unsur kesengajaan. Dalam keadaan normal sekalipun, seorang pengemudi yang merasakan benturan keras seharusnya berhenti untuk memeriksa situasi. Terdakwa justru memilih untuk tidak berhenti dan meneruskan perjalanan, sebuah tindakan yang menunjukkan ketidakpedulian terhadap akibat yang mungkin timbul dari cara mengemudinya. Dalih bahwa ia tidak mengetahui bahwa objek yang tertabrak adalah manusia tidak menghapus kesengajaan, karena secara yuridis kesengajaan dalam *dolus eventualis* tidak bergantung pada identitas objek, melainkan pada kesadaran bahwa suatu benturan atau kecelakaan dapat terjadi sebagai akibat logis dari tindakan berbahaya yang dilakukan.

Temuan lainnya adalah bahwa setelah kejadian, mobil Lancer yang digunakan Terdakwa ditemukan di sekitar rumah kos yang berkaitan dengan dirinya beserta plat nomor yang terjatuh di lokasi, memperkuat bahwa Terdakwa telah meninggalkan tempat kejadian meskipun sadar bahwa telah terjadi sesuatu yang serius. Ketidakmampuan Terdakwa untuk mengendalikan kendaraan yang ia akui “sedikit menarik ke kiri” ditambah konsumsi alkohol, ketidakber-SIM, kecepatan tinggi, dan pola berkendara

zig-zag menunjukkan gambaran kumulatif bahwa Terdakwa secara sadar menempatkan pengguna jalan lain pada situasi yang sangat berbahaya.

Dengan demikian, dari fakta-fakta persidangan serta keterangan saksi yang konsisten, Majelis Hakim memiliki dasar kuat untuk menyimpulkan bahwa unsur kesengajaan telah terpenuhi. Kesengajaan yang dimaksud bukanlah kehendak untuk menewaskan korban, melainkan kesadaran Terdakwa tentang risiko berbahaya yang ia ciptakan dan penerimaan terhadap kemungkinan terjadinya akibat fatal. Pertimbangan ini pula yang membuat hakim memilih Pasal 311 ayat (5) sebagai dasar pemidanaan, bukan sekadar Pasal 310 ayat (4) tentang kelalaian.

4. Analisis Fakta Hukum dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp

Fakta hukum yang terungkap dalam persidangan perkara Defi Antonius Lumenon menunjukkan rangkaian peristiwa yang saling berkaitan dan membentuk dasar pembuktian bagi hakim dalam menilai terpenuhinya unsur-unsur tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 311 ayat (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Fakta hukum pertama yang tidak terbantahkan adalah bahwa Terdakwa benar mengemudikan mobil Mitsubishi Lancer nomor polisi R-1782-AT pada malam kejadian, sebagaimana diakui sendiri oleh Terdakwa dan diperkuat oleh keterangan saksi-saksi serta barang bukti. Pengakuan ini memperjelas posisi Terdakwa sebagai subjek hukum yang bertanggung jawab atas seluruh rangkaian

perbuatan yang menimbulkan akibat fatal terhadap korban Dimas Ade Rinaldi.

Selain itu, fakta hukum penting lainnya adalah pengakuan Terdakwa bahwa sebelum mengemudi, ia telah mengonsumsi minuman beralkohol “ciu” dalam jumlah yang cukup untuk memengaruhi kesadarannya. Hal ini juga konsisten dengan kesaksian saksi yang melihat mobil berjalan zig-zag dan dalam kecepatan tinggi, sehingga memperkuat asumsi bahwa Terdakwa mengemudi dalam keadaan tidak layak. Kondisi pengemudi yang terpengaruh alkohol merupakan fakta hukum signifikan karena secara langsung berkaitan dengan unsur kesengajaan dalam Pasal 311 ayat (5), yaitu mengemudi dengan cara yang membahayakan nyawa orang lain.

Fakta hukum berikutnya berkaitan dengan cara mengemudi yang dilakukan Terdakwa. Saksi-saksi, seperti Eko Purwanto dan Sumaryanto, menerangkan bahwa mereka mendengar suara benturan keras dan melihat kendaraan melaju dalam kecepatan tinggi tanpa melakukan pengereman atau upaya menghindar. Hal ini menunjukkan bahwa Terdakwa tidak hanya gagal mengendalikan kendaraan, tetapi juga tidak memberikan respons wajar sebagaimana seorang pengemudi yang berhati-hati. Temuan ini diperkuat oleh barang bukti berupa plat nomor kendaraan yang jatuh di lokasi kejadian dan kemudian cocok dengan mobil yang ditemukan di rumah kos yang berkaitan dengan Terdakwa. Keseluruhan fakta tersebut

membuktikan adanya hubungan langsung antara cara mengemudi Terdakwa dan terjadinya kecelakaan yang menimpa korban.

Keterangan medis mengenai luka patah tulang leher dan paha kanan yang dialami korban, serta perawatan intensif selama 53 hari hingga akhirnya meninggal dunia, juga menjadi fakta hukum yang penting. Laporan medis dan kesaksian keluarga korban memperkuat hubungan kausal antara benturan yang disebabkan oleh kendaraan Terdakwa dan kematian korban. Tidak ada fakta yang menunjukkan adanya peristiwa lain yang dapat memutus rantai kausalitas tersebut. Dengan demikian, akibat kematian korban secara hukum dianggap sebagai akibat langsung dari tindakan Terdakwa.

Fakta hukum lain yang memperkuat pembuktian adalah sikap Terdakwa setelah kecelakaan. Terdakwa mengakui bahwa ia merasakan benturan namun memilih untuk tetap melanjutkan perjalanan pulang tanpa berhenti maupun memeriksa kondisi sekitar. Walaupun ia berdalih tidak mengetahui bahwa yang tertabrak adalah manusia, sikapnya tersebut tetap menunjukkan ketidakpedulian terhadap kemungkinan telah terjadinya kecelakaan. Fakta ini relevan dengan dakwaan alternatif Pasal 312, meskipun hakim pada akhirnya tidak menggunakan pasal tersebut sebagai dasar pemidanaan. Namun demikian, fakta ini tetap berkontribusi memperjelas gambaran tentang cara berkendara yang membahayakan.

Selain perilaku setelah kecelakaan, fakta bahwa Terdakwa tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) juga mencerminkan bahwa ia secara sadar mengemudikan kendaraan tanpa kompetensi legal yang dipersyaratkan. Fakta ini meskipun tidak berdiri sendiri sebagai unsur delik dalam Pasal 311 ayat (5), tetapi menjadi indikator keadaan batin Terdakwa yang mengabaikan kewajiban hukum serta membiarkan risiko bahaya yang ia ciptakan. Hal ini memberi bobot tambahan bagi majelis hakim dalam menilai tingkat kesengajaan dan kelayakan penerapan pasal dakwaan.

Upaya Terdakwa memberikan bantuan biaya pengobatan hingga Rp25.000.000 dan santunan setelah korban meninggal dunia juga diakui dalam persidangan. Fakta ini menunjukkan adanya itikad baik setelah kejadian, tetapi secara hukum tidak menghapus kesalahan atau mengurangi terpenuhinya unsur delik. Hakim menilai bahwa pemberian bantuan tersebut hanya relevan sebagai keadaan yang meringankan, bukan sebagai dasar pembebasan atau penyimpangan dari pembuktian unsur pasal.

Dengan demikian, keseluruhan fakta hukum yang terungkap dalam persidangan menunjukkan bahwa elemen-elemen utama dari Pasal 311 ayat (5) telah terbukti secara sah dan meyakinkan. Fakta-fakta tersebut juga menjadi dasar kuat bagi hakim untuk memilih dakwaan alternatif pertama sebagai dasar pemidanaan, karena rangkaian perilaku Terdakwa sejak sebelum mengemudi, selama mengemudi, pada saat benturan, dan setelah

kecelakaan mencerminkan adanya cara berkendara yang sangat membahayakan dan berakibat fatal terhadap korban.

5. Penerapan Pasal 311 Ayat (5) oleh Hakim dalam Putusan

Penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp menunjukkan bahwa majelis hakim menafsirkan norma mengenai *mengemudi dengan sengaja membahayakan nyawa orang lain yang kemudian mengakibatkan matinya orang lain* sebagai delik yang terpenuhi secara utuh berdasarkan fakta persidangan. Hakim terlebih dahulu mengidentifikasi bahwa terdakwa mengemudi dalam keadaan mabuk, bergerak secara zig-zag, melampaui batas kecepatan, serta tetap melanjutkan perjalanan meskipun telah diperingatkan oleh penumpang dan pengendara lain. Sikap mengabaikan risiko yang sudah nyata tersebut dinilai sebagai bentuk *dolus eventualis*, yakni kesengajaan bersyarat, di mana pelaku sadar akan risiko fatal namun tetap menerima akibat tersebut. Dengan demikian, hakim menilai unsur “*dengan sengaja membahayakan nyawa orang lain*” telah terbukti secara yuridis.

Selanjutnya, hakim menerapkan unsur “*yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia*” berdasarkan hasil visum et repertum, keterangan ahli medis, saksi mata, dan rekonstruksi kejadian. Semua alat bukti menunjukkan bahwa benturan antara kendaraan terdakwa dan sepeda motor korban terjadi karena tindakan mengemudi yang membahayakan. Hakim

menegaskan adanya hubungan kausalitas langsung (causal link) antara perilaku mengemudi yang ugal-ugalan dan terpengaruh alkohol dengan timbulnya kematian korban. Penerapan teori kausalitas yang digunakan cenderung mengikuti pendekatan *adequate veroorzaking* bahwa secara objektif, tindakan terdakwa layak dianggap sebagai penyebab yang memadai untuk terjadinya akibat fatal tersebut.

Dalam menerapkan Pasal 311 ayat (5), hakim juga menolak seluruh alasan pembeda maupun pemaaf yang diajukan oleh pihak pembela. Tidak terdapat keadaan memaksa (*overmacht*), pembelaan terpaksa (*noodweer*), kekhilafan yang tidak dapat dipertanggungjawabkan, ataupun ketidakmampuan bertanggung jawab. Sebaliknya, berdasarkan hasil tes medis dan keterangan ahli, terdakwa berada dalam kondisi sadar sepenuhnya meskipun dipengaruhi alkohol. Hakim juga menilai tidak ada faktor eksternal seperti kondisi jalan, cuaca, atau perilaku korban yang dapat menghapus kesalahan terdakwa. Oleh karena itu, terdakwa dinyatakan mampu bertanggung jawab secara penuh menurut Pasal 44 KUHP.

Hakim dalam putusan ini menegaskan bahwa tujuan utama dari penerapan Pasal 311 ayat (5) bukan hanya untuk memberi efek jera kepada pelaku, tetapi juga sebagai bentuk perlindungan masyarakat dari pengemudi yang membahayakan keselamatan umum. Pertimbangan hakim secara eksplisit mengacu pada besarnya risiko sosial dan meningkatnya angka kecelakaan fatal akibat pengemudi mabuk. Hal ini menunjukkan bahwa

majelis hakim mempertimbangkan fungsi preventif dan represif hukum pidana, sejalan dengan asas perlindungan hukum terhadap masyarakat sebagaimana dianut dalam UU LLAJ.

Selain itu, penerapan Pasal 311 ayat (5) juga mempertimbangkan aspek keadilan Pancasila, khususnya sila kedua dan sila kelima. Sila kedua menekankan penghormatan terhadap harkat dan martabat manusia, termasuk hak korban atas keselamatan dan perlindungan jiwa. Sementara sila kelima menekankan pentingnya pemidanaan yang proporsional, yaitu hukuman yang setimpal dengan tingkat kesalahan dan dampak yang ditimbulkan. Majelis hakim menyimpulkan bahwa tindak pidana yang dilakukan terdakwa telah menimbulkan kerugian sosial yang besar dan kematian korban yang tidak dapat dipulihkan, sehingga penerapan pasal ini adalah bentuk keadilan bagi keluarga korban dan masyarakat.

6. Relevansi Penerapan Pasal 311 Ayat (5) terhadap Perlindungan Kepentingan Masyarakat

Relevansi yang sangat kuat terhadap upaya perlindungan masyarakat dari ancaman keselamatan lalu lintas, terutama dalam konteks meningkatnya kasus kecelakaan fatal yang disebabkan oleh pengemudi dalam keadaan mabuk. Norma ini dirancang untuk memberikan perlindungan maksimal terhadap keselamatan publik dengan menempatkan perilaku mengemudi secara berbahaya sebagai tindak pidana serius, apalagi

ketika dilakukan dengan kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*). Dengan menjerat pelaku menggunakan pasal yang memiliki ancaman pidana berat, negara menunjukkan komitmennya untuk mencegah terulangnya kejadian yang mengakibatkan korban jiwa dan memberikan efek jera bagi masyarakat yang cenderung mengabaikan standar keselamatan berkendara.

Dari perspektif *law enforcement*, penerapan Pasal 311 ayat (5) juga penting sebagai instrumen hukum untuk mengatasi perilaku berisiko tinggi yang mengancam ketertiban umum. Dalam kasus Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, hakim menilai tindakan terdakwa bukan hanya kelalaian biasa, melainkan perbuatan yang secara nyata membahayakan nyawa orang lain. Penegakan hukum yang tegas ini memberikan sinyal kuat bahwa negara melindungi masyarakat dari pengemudi yang bertindak ugal-ugalan, termasuk mereka yang mengemudi dalam pengaruh alkohol. Dengan demikian, penerapan pasal ini berfungsi sebagai general prevention, yaitu mencegah terjadinya kasus serupa melalui ketakutan terhadap sanksi hukum yang tegas dan nyata.

Dalam konteks perlindungan korban, penerapan Pasal 311 Ayat (5) juga memiliki nilai penting sebagai bentuk pengakuan negara terhadap hak-hak masyarakat untuk memperoleh rasa aman dalam menggunakan fasilitas jalan. Kematian korban akibat pengemudi mabuk bukan hanya menimbulkan kerugian bagi keluarga korban, tetapi juga menciptakan dampak psikologis dan sosial yang luas. Dengan menggunakan ketentuan

pidana yang lebih berat, hakim ingin memastikan bahwa perbuatan yang menghilangkan nyawa orang lain tidak dianggap remeh, serta memberikan keadilan yang seimbang bagi keluarga korban dan masyarakat. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip perlindungan masyarakat (*social defense theory*), yang menekankan perlunya negara melindungi warga dari perilaku membahayakan.

Dari perspektif keadilan Pancasila, penerapan pasal ini mencerminkan perwujudan nilai-nilai dalam sila kedua dan kelima. Sila kedua menekankan penghormatan terhadap martabat manusia, termasuk hak atas keselamatan dan kehidupan, sehingga negara wajib memberikan perlindungan hukum terhadap ancaman serius seperti mengemudi dalam keadaan mabuk. Sementara sila kelima mencerminkan pentingnya keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia, yang dalam konteks ini diwujudkan melalui keputusan pemidanaan yang proporsional dan memberikan keseimbangan antara kepentingan pelaku, korban, dan masyarakat luas. Dengan demikian, penerapan Pasal 311 ayat (5) bukan sekadar penegakan norma hukum, tetapi juga manifestasi dari nilai moral dan keadilan sosial yang menjadi dasar hukum nasional.

Selain itu, penerapan pasal ini relevan sebagai bagian dari strategi nasional dalam menekan angka fatalitas lalu lintas yang terus meningkat setiap tahun. Data kecelakaan menunjukkan bahwa perilaku berkendara dalam keadaan mabuk berkontribusi signifikan terhadap kematian di jalan

raya. Oleh karena itu, penegakan ketentuan pidana yang lebih berat seperti dalam Pasal 311 Ayat (5) berfungsi sebagai langkah preventif yang tidak hanya melindungi masyarakat dari kerugian fisik, tetapi juga mengurangi potensi beban ekonomi bagi negara akibat kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, norma ini memiliki peran strategis dalam kebijakan keselamatan transportasi nasional.

Dengan seluruh pertimbangan tersebut, dapat ditegaskan bahwa penerapan Pasal 311 Ayat (5) oleh hakim dalam perkara ini memiliki relevansi yang tinggi terhadap perlindungan kepentingan masyarakat. Norma ini memadukan aspek kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan, sehingga mampu menjadi instrumen hukum yang efektif dalam menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas.

Penulis berargumen bahwa penerapan Pasal 311 ayat (5) UU No. 22/2009 pada kasus PN Cilacap tepat karena fakta-fakta persidangan yaitu pengakuan konsumsi alkohol, pola berkendara zig-zag dan kecepatan tinggi, tidak berhenti setelah benturan, serta bukti barang bukti dan visum secara kumulatif menunjang inferensi *dolus eventualis*. Kekuatan argumentasi ini terletak pada keterpaduan antara fakta dan norma: penulis berhasil menghubungkan bukti objektif (saksi, plat terjatuh, kondisi kendaraan, rekam medis korban) dengan elemen *mens rea* sehingga menjelaskan mengapa hakim memutuskan menggunakan ketentuan yang menjerat pengemudi yang “dengan sengaja” membahayakan nyawa. Selain itu, penulis menggunakan doktrin kausalitas

(*conditio sine qua non* dan *adequate causation*) dengan konsisten dan menempatkan penerapan pasal dalam kerangka tujuan pemidanaan—preventif dan protektif terhadap kepentingan publik—serta tidak mengandalkan satu jenis alat bukti tunggal sehingga analisis pembuktian menjadi berlapis dan komprehensif.

Namun demikian terdapat beberapa keberatan yang patut dikemukakan. Pertama, ada ambiguitas normatif penting antara mengkualifikasikan perilaku sebagai *dolus eventualis* atau sebagai *culpa* (kelalaian berat). Konsumsi alkohol dan berkendara ugal-ugalan tidak otomatis membuktikan bahwa terdakwa “menerima kemungkinan” kematian; pengakuan bahwa ia merasakan benturan namun mengira menabrak benda bukan manusia dapat diinterpretasikan sebagai kurangnya *mens rea* untuk *dolus*. Kedua, standar pembuktian untuk *dolus eventualis* harus dijabarkan dengan ketat: tanpa unsur perilaku atau pernyataan yang jelas menandakan penerimaan risiko (*acceptance*), inferensi dari fakta-fakta itu relatif rapuh. Ketiga, aspek pasca-kecelakaan seperti apakah terdakwa benar-benar menyadari telah menabrak manusia, atau kemungkinan adanya faktor eksternal (kondisi penerangan, posisi motor saat keluar jalan, atau *contributory negligence* korban) belum dianalisis sedalam mestinya; kelalaian bersama dapat mengurangi proporsi kausalitas yang dibebankan sepenuhnya pada terdakwa. Terakhir, ada risiko bahwa penggunaan pasal berat semata untuk efek represif dapat mengaburkan perbedaan substantif antara niat dan kelalaian berat, sehingga kebijakan

penegakan harus seimbang dengan langkah administratif dan pencegahan non-pidana.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, rekomendasi penulis adalah memperkuat argumen dengan tiga hal:

1. Menjelaskan secara inferensial bagaimana kombinasi bukti objektif memenuhi ambang *dolus eventualis* (meminjam teori *mens rea* dan menunjuk indikator perilaku yang menunjukkan “acceptance”)
2. Melakukan perbandingan norma antara Pasal 310 ayat (4), Pasal 311 ayat (5), dan Pasal 312 untuk menjustifikasi pilihan dakwaan serta menjelaskan mengapa alternatif lain kurang tepat, dan
3. Memasukkan analisis lebih mendalam terhadap kemungkinan penyebab bersama (kondisi jalan, penerangan, perilaku korban) sehingga klaim kausalitas tidak tampak prematur.

Secara normatif, argumentasi penulis kuat dan relevan untuk tujuan perlindungan publik, namun dari perspektif akademis dan yudisial klaim itu perlu didukung argumen *mens rea* yang lebih eksplisit agar tidak mudah ditantang sebagai perluasan pemidanaan yang melewati batas perbedaan antara niat dan kelalaian.

B. Unsur Kesengajaan (*Dolus Eventualis*) Dalam Pasal Tersebut Terbukti Secara Yuridis Berdasarkan Fakta Dan Pertimbangan Hukum Majelis Hakim

Unsur *dolus eventualis* pada hakikatnya merupakan bentuk kesengajaan yang berada pada tingkatan paling rendah dalam struktur *mens rea*, tetapi tetap termasuk kategori *dolus* karena adanya elemen kesadaran risiko. Seorang pelaku yang bertindak dengan *dolus eventualis* tidak memiliki kehendak langsung untuk menimbulkan akibat tertentu misalnya kematian, luka berat, atau cedera psikis namun ia menyadari bahwa akibat tersebut mungkin, bahkan besar kemungkinan, terjadi sebagai konsekuensi logis dari perbuatannya. Meskipun demikian, pelaku tetap melanjutkan tindakan tersebut karena menerima risiko tersebut (*risk approval*). Dengan demikian, sifat “kesengajaan” pada *dolus eventualis* diukur dari kombinasi dua parameter: pengetahuan pelaku tentang risiko dan sikap batin pelaku yang tidak lagi menolak risiko tersebut. Di dalam praktik peradilan, hakim tidak cukup hanya menilai akibat yang timbul, tetapi harus menelusuri keadaan batin pelaku melalui serangkaian indikator objektif maupun subjektif yang dapat disimpulkan secara rasional dari rangkaian perbuatan sebelum, saat, dan setelah tindak pidana dilakukan.

Majelis hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp menilai bahwa unsur kesengajaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ telah terbukti secara meyakinkan melalui rangkaian fakta hukum yang terungkap di persidangan. Meskipun terdakwa tidak memiliki niat

langsung (*opzet als oogmerk*) untuk menghilangkan nyawa korban, namun tindakan terdakwa memenuhi bentuk kesengajaan bersyarat atau *dolus eventualis*, yaitu keadaan ketika pelaku menyadari adanya kemungkinan timbulnya akibat berbahaya namun tetap melanjutkan perbuatannya. Dalam konteks ini, majelis menilai bahwa terdakwa telah mengetahui, atau setidaknya tidaknya patut menyadari, risiko fatal dari tindakannya mengemudikan mobil dalam kondisi mabuk, dengan kecepatan tinggi, dan secara zig-zag di jalan umum pada malam hari.

Fakta penting yang menjadi dasar pembacaan *dolus eventualis* adalah pengakuan terdakwa bahwa ia telah mengonsumsi minuman beralkohol jenis cii sebanyak satu botol kecil sebelum mengemudi. Pengakuan ini dikuatkan dengan sikap terdakwa sendiri yang menyatakan bahwa konsentrasinya menurun akibat alkohol. Dengan demikian, keputusan terdakwa untuk tetap mengemudikan mobil setelah minum alkohol menunjukkan adanya kesadaran awal bahwa tindakannya berpotensi membahayakan pengguna jalan lain. Hakim menilai bahwa keadaan mabuk bukan merupakan faktor pasif, tetapi pilihan sadar yang mengakibatkan terdakwa kehilangan kemampuan mengemudi secara aman. Perbuatan ini sudah cukup untuk menggambarkan kesengajaan menerima risiko (*bewuste aanvaarding*) yang menjadi ciri utama *dolus eventualis*.

Selain kondisi mabuk, pola mengemudi terdakwa juga menunjukkan adanya pengabaian sadar terhadap risiko bahaya. Saksi-saksi memberikan keterangan

konsisten bahwa mobil terdakwa melaju dengan kecepatan tinggi, bergerak zig-zag, dan bahkan menimbulkan suara benturan yang keras sebelum tetap melanjutkan perjalanan. Keterangan tersebut menunjukkan bahwa terdakwa secara nyata mempertaruhkan keselamatan pengguna jalan lain. Ketika perilaku mengemudi yang berbahaya dilakukan oleh seseorang yang sudah sadar bahwa dirinya sedang berada dalam kondisi tidak stabil akibat alkohol, maka perbuatan tersebut tidak lagi dapat dikualifikasikan sebagai kelalaian (*culpa*), melainkan bentuk kesengajaan dalam taraf menerima risiko akibat fatal.

Pertimbangan hakim semakin menguat ketika terdakwa menyatakan bahwa ia memang merasakan adanya benturan pada saat kejadian, tetapi memilih tetap melanjutkan perjalanan tanpa berhenti. Alasan terdakwa bahwa ia tidak mengetahui bahwa yang ditabrak adalah manusia tidak diterima oleh majelis karena peristiwa terjadi di jalan umum yang jelas digunakan oleh pengendara lain. Dalam doktrin *dolus eventualis*, kesadaran bahwa benturan telah terjadi sudah cukup untuk menimbulkan kewajiban hukum menghentikan kendaraan dan memeriksa keadaan. Keputusan untuk tetap melanjutkan perjalanan mencerminkan penerimaan terdakwa atas kemungkinan terjadinya akibat yang serius. Sikap ini memperkuat kesimpulan bahwa unsur kesengajaan dalam Pasal 311 ayat (5) telah terpenuhi.

Majelis hakim juga mempertimbangkan hubungan kausalitas yang jelas antara cara mengemudi terdakwa dan kematian korban. Benturan yang keras menyebabkan korban mengalami patah leher serta patah tulang paha kanan,

yang kemudian berujung pada kematian setelah menjalani perawatan intensif selama 53 hari. Peristiwa ini menunjukkan bahwa risiko yang diterima terdakwa bukan hanya teoretis, tetapi benar-benar terwujud dalam bentuk akibat yang paling fatal. Dalam konteks *dolus eventualis*, fakta bahwa risiko tersebut telah dipahami namun tetap diabaikan menjadi dasar kuat penilaian adanya kesengajaan.

Melalui analisis terpadu terhadap kondisi mabuk, pola mengemudi yang berbahaya, sikap terdakwa setelah kecelakaan, serta hubungan sebab-akibat yang kuat antara perbuatan dan akibat, majelis hakim secara tepat menyimpulkan bahwa terdakwa telah memenuhi unsur kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis*. Oleh karena itu, penerapan Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ dalam perkara ini tidak hanya sah secara normatif, tetapi juga proporsional dari perspektif perlindungan hukum terhadap keselamatan masyarakat di jalan raya.

Sudut pandang penulis, pertimbangan majelis hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp terkait terpenuhinya unsur kesengajaan dalam Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ sudah tepat dan memiliki landasan yuridis yang kuat. Majelis tidak semata-mata mendasarkan kesimpulan pada ada atau tidaknya niat langsung terdakwa, melainkan menggunakan pendekatan yang lebih sesuai dengan karakteristik tindak pidana lalu lintas, yaitu konsep *dolus eventualis*. Dalam konteks ini, penulis berpendapat bahwa melihat keseluruhan rangkaian fakta yang terungkap di persidangan, tindakan terdakwa memang

menunjukkan bahwa ia secara sadar menerima risiko terjadinya akibat fatal, sehingga unsur kesengajaan telah terpenuhi berdasarkan konstruksi hukum yang rasional dan objektif.

1. Konsumsi alkohol oleh terdakwa merupakan elemen krusial yang tidak dapat dipandang sebagai sekadar pelengkap peristiwa, tetapi sebagai titik awal timbulnya kesengajaan bersyarat. Keputusan sadar untuk mengonsumsi satu botol ciiu sebelum mengemudi adalah bentuk tindakan sukarela yang memiliki konsekuensi hukum jelas, yaitu penurunan kemampuan mengemudi. Dalam doktrin hukum pidana, seseorang dianggap mempunyai kesengajaan menerima risiko apabila ia mengetahui bahwa perbuatannya berpotensi menimbulkan bahaya tetapi tetap melakukannya. Dari fakta yang ada, terdakwa bahkan mengakui bahwa konsentrasinya menurun akibat alkohol. Ini menunjukkan bahwa tindakan mengemudi setelah minum alkohol bukanlah kelalaian tidak disengaja, melainkan pilihan sadar yang disertai pengetahuan mengenai risiko, sehingga memenuhi parameter *weten en willens aanvaarden* (mengetahui dan menghendaki risiko).

2. Pola mengemudi terdakwa semakin mempertegas keberadaan *dolus eventualis*. Keterangan saksi yang konsisten mengenai laju kendaraan yang sangat tinggi dan bergerak secara zig-zag menunjukkan bahwa terdakwa bukan hanya berada dalam kondisi membahayakan, tetapi juga memperburuk risiko yang sudah ia ciptakan sendiri. Pengemudi mabuk yang tetap melajukan mobil dengan kecepatan tinggi pada malam hari di

jalan umum secara objektif memperlihatkan pengabaian sadar terhadap keselamatan pengguna jalan lain. Di titik ini, menurut penulis, menjadi keliru jika perbuatan tersebut hanya dikategorikan sebagai culpa semata. Perilaku terdakwa melampaui kelalaian dan masuk ke ranah kesengajaan menerima risiko, karena kombinasi alkohol, kecepatan, dan cara mengemudi zig-zag adalah keadaan yang secara normal pasti dipahami masyarakat sebagai berbahaya.

3. Pengakuan terdakwa bahwa ia merasakan benturan tetapi tetap memilih melanjutkan perjalanan adalah indikator paling kuat dari adanya penerimaan risiko fatal. Dalam doktrin *dolus eventualis*, kesadaran terhadap kemungkinan terjadinya akibat berbahaya tidak harus bersifat spesifik. Artinya, terdakwa tidak perlu mengetahui bahwa yang ditabraknya adalah manusia. Cukup baginya menyadari bahwa benturan terjadi di jalan umum yang digunakan pengendara lain, sehingga ada potensi besar terjadinya cedera serius. Keputusan untuk tetap melanjutkan perjalanan setelah benturan, tanpa memeriksa keadaan atau berhenti sebagaimana diwajibkan hukum, menunjukkan bahwa terdakwa menerima apapun akibat yang mungkin sudah atau akan terjadi. Penulis menilai bahwa bagian ini adalah aspek yang paling membedakan antara culpa dan dolus, karena kelalaian tidak pernah berjalan bersama sikap menerima risiko yang sudah diketahui sebelumnya.
4. Hubungan kausalitas antara perbuatan dan akibat memperkuat penilaian unsur kesengajaan. Luka fatal yang diderita korban patah leher dan patah

tulang paha kanan adalah akibat langsung dari benturan keras yang disebabkan oleh cara mengemudi terdakwa. Korban menjalani perawatan selama 53 hari sebelum akhirnya meninggal dunia. Dalam penilaian penulis, kejadian ini menegaskan bahwa risiko yang diterima oleh terdakwa bukanlah risiko abstrak, melainkan risiko konkret yang kemudian benar-benar terwujud. Jika terdakwa sejak awal mengetahui bahwa ia mabuk dan tidak mampu mengemudi dengan baik, serta mengetahui bahwa ia menyebabkan benturan namun tetap melanjutkan perjalanan, maka kematian korban menjadi bagian dari risiko yang secara sadar ia abaikan.

Penulis juga sependapat dengan majelis hakim bahwa penerapan Pasal 311 ayat (5) bukan hanya sah secara normatif, tetapi juga relevan dari perspektif perlindungan masyarakat. Lalu lintas merupakan ruang sosial publik yang menuntut standar kehati-hatian tinggi. Ketika seseorang secara sadar menempatkan orang lain pada bahaya maut melalui tindakan yang dapat dikontrol, maka hukum pidana layak menerapkan standar pertanggungjawaban yang lebih berat. Penggunaan Pasal 311 ayat (5) dalam kasus ini menunjukkan bahwa hukum pidana tidak hanya menghukum akibat, tetapi juga perilaku sadar yang mendahuluinya.

C. Sanksi Yang Dijatuhkan Mencerminkan Nilai Keadilan, Efektivitas Hukum, Dan Selaras Dengan Prinsip Perlindungan Nyawa Dalam Perspektif Hukum Positif Dan Hukum Islam (*Jarīmah*)

Sanksi pidana yang dijatuhkan oleh Majelis Hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp menunjukkan bahwa pembedaan tidak hanya dimaksudkan sebagai pembalasan, tetapi juga sebagai instrumen untuk menegakkan keadilan, menjamin efektivitas hukum, dan melindungi hak fundamental berupa keselamatan jiwa. Dalam konteks hukum positif, Pasal 311 ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa perbuatan mengemudi dengan cara membahayakan yang mengakibatkan kematian merupakan tindak pidana dengan tingkat kesalahan berat, mengingat adanya bentuk kesengajaan bersyarat (*dolus eventualis*). Oleh karena itu, pidana penjara dan denda yang dijatuhkan kepada terdakwa menjadi wujud konkret perlindungan negara terhadap keselamatan publik di jalan raya, serta sebagai bentuk pertanggungjawaban atas risiko fatal yang diterima secara sadar oleh pelaku.

Majelis hakim menjatuhkan pidana penjara kepada terdakwa dengan mempertimbangkan keseimbangan antara *keadilan retributif* dan *keadilan preventif*. Unsur retributif tercermin dari kewajiban pelaku untuk mempertanggungjawabkan akibat berupa hilangnya nyawa korban, sedangkan unsur preventif tampak dari tujuan untuk menimbulkan efek jera bagi masyarakat agar tidak mengemudi dalam keadaan mabuk atau tidak layak. Pembedaan yang dijatuhkan secara proporsional penting untuk menjaga

kepercayaan publik terhadap penegakan hukum, terutama di bidang lalu lintas yang merupakan kategori *public safety crime*. Dalam hal ini, putusan hakim telah memenuhi prinsip *deterrence* dengan memberikan pesan bahwa pelanggaran lalu lintas berat tidak dapat ditoleransi, terutama ketika terkait dengan keselamatan jiwa.

Dari sudut pandang hukum Islam, perbuatan terdakwa dapat dikategorikan sebagai *jarimah* yang berkaitan dengan pelanggaran terhadap hak kehidupan (*hifz al-nafs*) salah satu tujuan utama dalam maqāsid al-syarī'ah. Mengemudi dalam keadaan mabuk termasuk bentuk kelalaian berat yang mendekati unsur kesengajaan karena pelaku secara sadar menempatkan diri dalam kondisi tidak mampu mengendalikan tindakannya, meskipun tidak memiliki niat langsung untuk membunuh. Dalam fikih jinayah, tindakan seperti ini dapat dipersamakan dengan *qatl al-khaṭa' al-muqārib li al-'amd* (pembunuhan kelalaian yang mendekati sengaja), yang pada prinsipnya tetap menuntut pertanggungjawaban yang serius. Hal ini menunjukkan bahwa pembedaan dalam hukum positif selaras dengan prinsip Islam yang menempatkan perlindungan nyawa sebagai prioritas tertinggi dalam setiap tindakan hukum.

Selain itu, penerapan sanksi pidana dalam perkara ini sejalan dengan konsep *ta'zīr* dalam hukum Islam, yakni hukuman yang ditetapkan penguasa untuk menjaga ketertiban dan mencegah terulangnya perbuatan yang merusak kemaslahatan umum. Mengemudi dalam keadaan mabuk merupakan tindakan yang menempatkan banyak pihak dalam risiko sehingga layak dikenakan sanksi

ta'zīr dengan tingkat berat. Dengan demikian, pidana penjara yang dijatuhkan hakim dapat dipandang sebagai bagian dari upaya *siyāsah shar'īyyah*, yaitu kebijakan hukum yang ditetapkan negara demi mewujudkan kemaslahatan dan mencegah mafsadat (kerusakan).

Perspektif keadilan substantif, putusan ini juga mempertimbangkan aspek moral, sosial, dan kemanusiaan. Meskipun terdakwa telah memberikan bantuan kepada keluarga korban, namun majelis hakim menilai bahwa upaya tersebut tidak menghapuskan tanggung jawab pidana karena akibat yang terjadi adalah hilangnya nyawa seseorang. Prinsip ini sejalan dengan asas bahwa kematian manusia tidak dapat diukur dengan kompensasi materi semata. Oleh karena itu, pidana yang dijatuhkan tetap mencerminkan nilai keadilan bagi korban, keluarga korban, dan masyarakat luas.

Sanksi pidana dalam putusan ini memenuhi tiga dimensi utama: pertama, mencerminkan nilai keadilan karena disesuaikan dengan tingkat kesalahan dan akibat yang ditimbulkan; kedua, memberi efek jera yang memperkuat efektivitas hukum dalam mencegah kecelakaan lalu lintas fatal; dan ketiga, sejalan dengan prinsip perlindungan nyawa dalam hukum positif maupun hukum Islam yang menempatkan keselamatan manusia sebagai tujuan tertinggi penegakan hukum. Putusan ini dengan demikian tidak hanya sah secara yuridis, tetapi juga adil secara moral dan relevan dalam upaya menjaga keamanan masyarakat di jalan raya.



BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Konstruksi Yuridis Pasal 311 Ayat (5) UU No. 22 Tahun 2009 Diterapkan Dalam Kasus Pengemudi Mabuk Yang Menyebabkan Kematian, Sebagaimana Tercermin Dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp

Konstruksi yuridis Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ telah diterapkan secara tepat oleh Majelis Hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp untuk menilai pertanggungjawaban pidana pengemudi mabuk yang menyebabkan kematian. Unsur “mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara membahayakan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia” terbukti melalui fakta bahwa terdakwa mengemudi dalam keadaan mabuk, melaju dengan kecepatan tinggi, bergerak zig-zag, dan tetap melanjutkan perjalanan setelah benturan terjadi. Perilaku tersebut menunjukkan adanya kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis*, di mana terdakwa sadar akan risiko fatal namun tetap menerima dan melanjutkan perbuatannya. Hubungan kausal yang jelas antara tindakan terdakwa dan kematian korban memperkuat penerapan norma ini. Dengan demikian, Pasal 311 ayat (5) secara normatif dan faktual relevan untuk menjerat perbuatan terdakwa, sekaligus mencerminkan perlindungan hukum terhadap keselamatan publik di jalan raya.

2. Unsur Kesengajaan (*Dolus Eventualis*) Dalam Pasal Tersebut Terbukti Secara Yuridis Berdasarkan Fakta Dan Pertimbangan Hukum Majelis Hakim

Berdasarkan seluruh fakta persidangan dan pertimbangan majelis hakim dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp, unsur kesengajaan dalam bentuk *dolus eventualis* terbukti secara meyakinkan. Terdakwa secara sadar mengonsumsi alkohol, mengetahui bahwa konsentrasinya menurun, namun tetap memilih mengemudi dengan kecepatan tinggi dan zig-zag di jalan umum pada malam hari. Tindakan berisiko tinggi tersebut menunjukkan bahwa terdakwa mengetahui kemungkinan timbulnya akibat fatal tetapi tetap melanjutkan perbuatannya. Pengakuan terdakwa bahwa ia merasakan benturan lalu tetap meneruskan perjalanan memperlihatkan penerimaan risiko secara sadar (*bewuste aanvaarding*). Hubungan sebab-akibat antara cara mengemudi terdakwa dan kematian korban semakin menguatkan bahwa risiko yang ia sadari benar-benar terwujud. Dengan demikian, majelis hakim tepat menyimpulkan bahwa unsur kesengajaan sebagaimana dimaksud Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ telah terpenuhi secara yuridis.

3. Sanksi Yang Dijatuhkan Mencerminkan Nilai Keadilan, Efektivitas Hukum, Dan Selaras Dengan Prinsip Perlindungan Nyawa Dalam Perspektif Hukum Positif Dan Hukum Islam (*Jarīmah*)

Sanksi pidana dalam Putusan PN Cilacap No. 71/Pid.Sus/2025/PN Clp mencerminkan keadilan, efektivitas, dan perlindungan nyawa.

Dalam hukum positif, penerapan Pasal 311 ayat (5) menunjukkan bahwa negara memprioritaskan keselamatan jiwa, karena pengemudi mabuk dianggap bertindak dengan *dolus eventualis* sehingga layak mempertanggungjawabkan akibat fatal yang ditimbulkannya. Putusan ini juga memberikan efek jera dan pesan tegas bahwa mengemudi dalam keadaan mabuk merupakan pelanggaran berat.

Perbuatan ini termasuk *jarīmah ta'zīr*, yakni tindak pidana yang merenggut nyawa melalui kelalaian berat. Pidanaan *ta'zīr* selaras dengan *maqāsid al-syarī'ah*, khususnya *ḥifẓ al-nafs* (perlindungan jiwa), sehingga hukuman tegas dianggap wajib demi menjaga keselamatan masyarakat. Sanksi yang dijatuhkan hakim telah memenuhi keadilan substantif, efektivitas penegakan hukum, serta keselarasan dengan prinsip perlindungan jiwa dalam kedua sistem hukum tersebut.

B. Saran

1. Bagi Penegak Hukum (Penyidik, Penuntut Umum, dan Hakim)

Aparat penegak hukum perlu memperkuat konstruksi pembuktian terkait unsur kesengajaan, khususnya *dolus eventualis*, dengan menekankan pembacaan sistematis terhadap indikator objektif perilaku pelaku. Dalam kasus tindak pidana yang dilakukan sambil mengemudi, penyidik perlu menyiapkan data penunjang seperti rekonstruksi, kondisi lalu lintas, rekaman CCTV, serta keterangan ahli keselamatan jalan untuk memperjelas ada atau tidaknya penerimaan risiko fatal oleh

pelaku. Pendekatan ini penting agar penerapan Pasal 311 ayat (5) tidak hanya bergantung pada akibat nyata, tetapi pada penilaian risiko secara komprehensif.

2. Bagi Pihak Kepolisian dan Pemerintah Daerah

Diperlukan kampanye keselamatan jalan yang menekankan bahwa kendaraan bermotor tidak hanya menjadi sumber risiko kecelakaan tetapi juga dapat menjadi alat kejahatan. Upaya pencegahan dapat dilakukan dengan meningkatkan lampu penerangan jalan, pengawasan CCTV, dan patroli di wilayah rawan sebagaimana terjadi dalam kasus ini.

3. Bagi Akademisi dan Peneliti

Penelitian lanjutan dianjurkan untuk memperdalam kajian mengenai interseksi antara hukum lalu lintas dan hukum seksual. Studi komparatif dengan negara lain dapat memberikan perspektif baru mengenai bagaimana sistem hukum lain menilai unsur kesengajaan dan risiko fatal. Hal ini penting untuk mendorong pembaruan hukum pidana nasional yang lebih responsif terhadap bentuk-bentuk kejahatan modern.

DAFTAR PUSTAKA

A. Al-Qur'an

Kementerian Agama Republik Indonesia. (2019). *Al-Qur'an dan terjemahannya*. Jakarta: Lajnah Pentashihan Mushaf Al-Qur'an.

B. Buku-Buku

Al-Ghazālī, A. H. M. (1997). *Al-Mustasfā min 'Ilm al-Uṣūl*. Beirut: Dār al-Kutub al-‘Ilmiyyah.

Al-Zuhayli, W. (2011). *Al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh* (Vol. 6 & Vol. 7). Dār al-Fikr.

Abu Zahrah, M. (1958). *Al-Jarīmah wa al-‘Uqūbah fī al-Fiqh al-Islāmī*. Kairo: Dar al-Fikr al-‘Arabi.

Al-Syatibi, I. (1992). *Al-Muwafaqat fī Usul al-Syari‘ah* (Vol. 2). Beirut: Dar al-Ma‘rifah.

Al-Zuhayli, W. (1989). *Al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuhu* (Vols. 6–8). Damaskus: Dar al-Fikr.

Al-Zuhayli, W. (2011). *Al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuhu* (Vol. 7). Dār al-Fikr.

Auda, J. (2008). *Maqasid al-Shariah as Philosophy of Islamic Law: A Systems Approach*. The International Institute of Islamic Thought.

Arief, B. N. (2008). *Bunga rampai kebijakan hukum pidana*. Jakarta: Kencana.

- _____. & Muladi. (2010). *Teori-teori dan kebijakan pidana*. Bandung: Alumni.
- Asshiddiqie, J. (2010). *Konstitusi dan konstitusionalisme Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Dewanti, R. (2016). *Teknologi Keselamatan Kendaraan*. Bandung: ITB Press.
- Evans, L. (2004). *Traffic Safety*. Michigan: Science Serving Society.
- Hamzah, A. (2008). *Hukum acara pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- _____. (2014). *Hukum acara pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- _____. (2014). *Asas-asas hukum pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hafidz, J. (2020). *Penegakan hukum di negara hukum: Kajian teoritis dan praktis*. Semarang: UNISSULA Press.
- Harahap, M. Y. (2006). *Pembahasan Permasalahan dan Penerapan KUHAP: Penyidikan dan Penuntutan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Hobbs, C. (2008). *Traffic Accident Investigation*. London: Routledge.
- Lamintang, P. A. F. (2013). *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- _____. (2014). *Dasar-dasar hukum pidana Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Marzuki, P. M. (2016). *Penelitian hukum*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- _____. (2017). *Penelitian hukum*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Mertokusumo, S. (2014). *Penemuan hukum: Sebuah pengantar*. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.

- Moeljatno. (2008). *Asas-asas hukum pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Mulyadi, L. (2016). *Sistem peradilan pidana: Perspektif teori dan praktik peradilan*. Bandung: Alumni.
- _____. (2016). *Hukum pidana: Teori dan praktik peradilan*. Bandung: Alumni.
- Radbruch, G. (1950). *Legal philosophy*. Oxford: Oxford University Press.
- Reason, J. (1990). *Human Error*. Cambridge University Press.
- Raharjo, S. (2006). *Ilmu hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Soekanto, S. (2004). *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- _____. & Mamudji, S. (2015). *Penelitian hukum normatif: Suatu tinjauan singkat*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Saleh, R. (1983). *Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Jakarta: Aksara Baru.
- Simons, G. (1963). *Het Nederlands Strafrecht*. Haarlem: De Erven F. Bohn.
- Simons, W. (1987). *Het Strafrecht*. Amsterdam: Kluwer.
- Sudarto. (1996). *Hukum dan Hukum Pidana*. Bandung: Alumni.
- Van Hamel, J. (1912). *Handboek van het Nederlandse Strafrecht*. Haarlem: Bohn.
- Vos, G. (1980). *Beginselen van Strafrecht*. Groningen: Wolters-Noordhoff.

C. Peraturan Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Jurnal, Tesis, dan Penerbitan Lainnya

Aliansi. (2025, Juli). Pertanggung jawaban pidana pengemudi dalam keadaan mabuk yang menyebabkan kematian. *Aliansi*, 2(4).

<https://journal.appihi.or.id/index.php/Aliansi/article/view/1083>

Andriansyah, A. (2021). Penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 17(1), 112–124. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

Fell, J. C., & Voas, R. B. (2006). The effectiveness of a 0.05 blood alcohol concentration (BAC) limit for driving in the United States. *Addiction*, 101(5), 737–739. <https://doi.org/10.1111/j.1360-0443.2006.01427.x>

Hidayat, R. (2020). Proporsionalitas sanksi pidana terhadap pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kematian. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 15(2), 345–360. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jhku>

Ma'ruf, A. (2018). Perlindungan nyawa manusia dalam perspektif hukum pidana Islam. *Jurnal Hukum Islam*, 16(1), 45–59. <https://doi.org/10.28918/jhi.v16i1>

Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Hyder, A. A., Jarawan, E., & Mathers, C. (2004). *World report on road traffic injury prevention*. World Health Organization.

Sitorismi, T. (2025). *Penegakan hukum lalu lintas jalan secara elektronik: Semangat hukum modern (Electronic Traffic Law Enforcement)* [Tesis, Universitas Islam Sultan Agung]. Repository Universitas Islam Sultan Agung.

Wahyuningsih, S. E. (2017). Pembangunan hukum pidana berbasis nilai keadilan. *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, 12(2), 211–222.
<http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/RH>

Yuliantoro. (2019). Penerapan unsur kealpaan dalam proses penyidikan tindak pidana kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Hukum UNISSULA*, 35(1), 36–51. <http://jurnal.unissula.ac.id/index.php/jurnalhukum>

Hukumonline. (2024, September 4). Kecelakaan lalu lintas karena mabuk: Dikualifikasi sebagai kesengajaan atau kelalaian? <https://www.hukumonline.com/stories/article/1t66d6adb4d47e2/kecelakaan-lalu-lintas-karena-mabuk>

Lembaga Bantuan Hukum Pengayoman. (2022). Pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi dalam keadaan mabuk yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. <https://lbhpengayoman.unpar.ac.id/pertanggungjawaban-pidana-terhadap-pengemudi-dalam-keadaan-mabuk>

E. Putusan Pengadilan

Putusan Pengadilan Negeri Cilacap Nomor 71/Pid.Sus/2025/PN Clp.