



**TINDAK PIDANA DI BIDANG TRANSPORTASI DAN  
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI  
TERHADAP KASUS KECELAKAAN  
PERKERETAAPIAN, LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN, PENERBANGAN DAN PELAYARAN**

**TESIS**

*Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Pada Program Magister Ilmu Hukum*

Oleh:

**AGUS MULYO  
NIM : B 4A 000003**

Pembimbing:

**Prof. Dr. H. BARDA NAWAWI ARIEF, S.H.**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
KAJIAN SISTEM PERADILAN PIDANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG**

**2002**



**TINDAK PIDANA DI BIDANG TRANSPORTASI DAN  
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI  
TERHADAP KASUS KECELAKAAN  
PERKERETAAPIAN, LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN, PENERBANGAN DAN PELAYARAN**

**TESIS**

*Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Pada Program Magister Ilmu Hukum*

Oleh:

**AGUS MULYO  
NIM : B 4A 000003**

Pembimbing:

**Prof. Dr. H. BARDA NAWAWI ARIEF, S.H.**

**PROGRAM MAGISTER ILMU HUKUM  
KAJIAN SISTEM PERADILAN PIDANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG**

**2002**

**TINDAK PIDANA DI BIDANG TRANSPORTASI DAN  
PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI TERHADAP KASUS  
KECELAKAAN PERKERETAAPIAN, LALU LINTAS DAN ANGKUTAN  
JALAN, PENERBANGAN DAN PELAYARAN**

*Disusun Oleh :*

AGUS MULYO  
NIM B4A 000003

*Dipertahankan Di Depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal 30 Desember 2002*

***Tesis Ini Telah Diterima Sebagai Persyaratan  
Untuk Memperoleh Gelar Magister Ilmu Hukum***

*Mengetahui :*

Pembimbing



Prof. Dr. H. Barda Nawawi Arief, S.H.



Ketua Program Magister Ilmu Hukum



Prof. Dr. H. Barda Nawawi Arief, S.H.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah *Subhanahu Wata'ala* penulis panjatkan, atas segala limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan tesis yang berjudul: **“Tindak Pidana Di Bidang Transportasi Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kasus Kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan Dan Pelayaran”**.

Dalam kesempatan ini penulis ingin menghaturkan ucapan terima kasih yang tulus dan mendalam kepada para pihak yang telah membantu, langsung maupun tidak langsung dalam proses penulisan tesis ini, khususnya kepada:

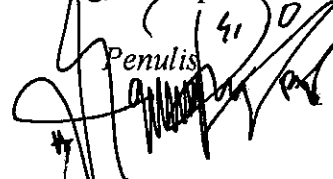
1. Bapak Prof. Dr. H. Barda Nawawi Arief, S.H., selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang, sekaligus pembimbing penulisan tesis ini, yang telah memberikan arahan, bimbingan, pendidikan dan perhatian dengan segala kebijaksanaan dan kemurahan hati beliau;
2. Bapak Paulus Hadisuprpto, S.H., M.H., dan Bapak Eko Sopyono, S.H., M.H., yang telah memberikan arahan dan masukan bagi penulisan tesis ini melalui Forum Review dan Seminar Hasil Penelitian.
3. Seluruh Dosen serta Guru Besar Magister Ilmu Hukum yang telah memperkaya penulis dengan materi-materi perkuliahan yang sudah penulis terima.
4. Seluruh karyawan/karyawati Program Magister Ilmu Hukum yang telah membantu dalam kelancaran administrasi kegiatan perkuliahan.

5. **Arek-Arek SPP:** Edhei, Marcela, Heni, Ety, Trisno, Shinta, Anis, Dewi, Altje, Vony, Budi, Ad'nan, Ira, Matitha, Rohcmat, Lili, Magdalena, Reni, Novi, Lubis. **Arek-Arek HET:** Alfa, Donny, Haryo, Ali, Edo, E'ndang, Zainudin, Gusdan, Farida, Celina, Wafia, Lolita (UGM) dan rekan-rekan mahasiswa lainnya yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu, telah ikut mendukung penyelesaian tesis ini.

Semoga segala kebaikan dan bantuan yang telah diberikan semua pihak mendapatkan ganjaran dan imbalan sebagai amalan baik dari Allah *Subhanahu Wata'ala, Amien ya Robbal Alamien*. Penulis menyadari sepenuhnya, bahwa meskipun penulisan dan penelitian tesis ini telah dilakukan dengan sungguh-sungguh, tetapi karena segala keterbatasan yang dimiliki penulis, maka hasil penelitian ini jauh dari sempurna.

Oleh karenanya, kritik dan saran demi perbaikan tesis ini sangat diharapkan penulis. Akhirnya penulis berharap sekecil apapun yang telah penulis perbuat, mudah-mudahan hasil penelitian ini dapat bermanfaat, terutama bagi pihak-pihak pencari ilmu pengetahuan khususnya serta bagi masyarakat, bangsa dan negara Indonesia pada umumnya.

Semarang, Nopember 2002

Penulis  


Agus Mulyo

*Tesis Ini Kupersembahkan*  
*Untuk Orang-Orang Tercinta Disekelilingku:*

- \* Mending Kakek **ROEKOEN REKSO MULYO**, yang penuh kasih sayang dan pengorbanan, ada dan tiadamu tak melunturkan hormat dan cintaku.....semoga Allah memberi tempat terindah buat Kakek;
- \* Mending Kakek Bronto & Nenek Kamaiyah serta Kakakku Sumeydi yang penuh cinta dan kasih....semoga Allah memberi tempat terindah buat Kakek, Nenek dan Kakak;
- \* Nenekku Djuwariyah Roekoen, yang penuh kasih dan perhatian;
- \* Bapak **SUYADJI & Ibu MUNTAMAH R. PUTRI.**, yang penuh perhatian, kasih sayang, kerja keras, dukungan semangat, restu dan doa serta nasihat kedua orangtuaku adalah bekal terbaik hidupku;
- \* Adikku **SUYATI NINGSIH WIDYO BUNGA CAHYA, A. Ma.**, dengan ketulusan cinta dan penerimaanmu padaku, juga dukungan dan perhatianmu, dalam suka maupun duka memberiku spririt yang luar biasa;
- \* Iparku Lukman Sudaryanto, Sudjono Hadi Mulyo, BSc., & Didik Erawati Sekeluarga, Ir., Djoko Wahyudi & Dra (Ec)., Kelimah Haryati Sekeluarga, Edward Soesman, S.T., & Titik Margiati Sekeluarga, serta Keluarga Besarku, "Thanks" atas semua kebaikan dan dukunganmu padaku.....tak pernah kulupa.

## ABSTRACT

*Developments and advances in science and technology in the field of automotive, train, aircraft and ship not only lead to quick and timely as well as mass transportation, thus enabling most humans to move and mobilize quickly in globalization era to which free trade will operate soon in near future time, but also lead to many adverse effects for human beings themselves. Air pollution, noise and accidents are examples of many negative side effects of technology development. Even dead victims due to traffic accident are invaluable loses.*

*The issue of this research is the wisdom of criminal law tackles the crime of transportation and the responsibility of the criminal corporate, that is an integral part of the law wisdom as the wisdom to tackle a crime. The aim of the research is knowing how is the legislative establishes in formulates and formularize on the crime of transportation and the responsibility of the criminal corporate that uses juridical normative approaching, so the approach that used to analyze the data is qualitative analysis method.*

*Criminal acts in transportation bringing about accidents of dead people, disability and injury, the corporation are not responsible. Formulation of the criminal acts in transportation statute at recent time does not provide optimal protection toward occurrence of the accident, even it is only as a supplement incorporated within the statute. In formulating deliquie, the responsibility of the criminal in train, ship, and plane transportation are attributed to human acts. However, in criminal provisions about sailing, there is only one article that refers to human and corporate body. Thus, accident cases in transportation companies including train, bus, plane and ship leading to dead victims and properties loss should be identified as a deliquie of "crime against consumer safety" in transportation services. The criminal acts against consumer safety in transportation services can be regarded as the "white collar crime". The most important thing is a problem in line with victim of the accident resulting from the transportation. One of criteria for criminalization states that whether any act is "undesirable by community since it causes any damage or it can cause any loss, leads to victim or it can lead to victim."*

*In addition, there should be further confirmation on the responsibility of the criminal corporation especially in cases that bring about dead people, severe injury or disability and the responsibility of the criminal for all people (director/manager and employees including machinist, train crews, grade crossing keeper, train traffic light officer, driver, conductor, driver assistant, pilot, co-pilot, plane crews, air traffic light officers, ship captain, ship crews, ship traffic light officers and harbormaster) involved in occurrence of the accident also needs to be confirmed further in transportation statute in future time. This is very important strategically, particularly in preventing the crime and providing optimal protection for consumers. Thus, it is very necessary to formulate "deliquie of crime against consumer safety in transportation services" and "the responsibility of the criminal corporation" in transportation statute in order to provide maximum protection and legal certainty toward occurrence of the accident.*

## ABSTRAKSI

Seiring dengan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi dibidang otomotif, kereta api, pesawat terbang dan kapal laut, tidak saja menghasilkan alat transportasi yang cepat tepat dan massal sehingga dapat membantu gerak mobilitas sebagian besar manusia di era globalisasi yang syarat dengan perdagangan bebas, akan tetapi hal tersebut dapat mengakibatkan munculnya efek-efek samping yang merugikan manusia itu sendiri. Polusi udara, kebisingan dan terlebih kecelakaan lalu lintas merupakan contoh dari efek samping yang merugikan dari perkembangan teknologi transportasi. Bahkan melayangnya banyak korban nyawa manusia karena kecelakaan lalu lintas dapat dianggap sebagai kerugian yang tidak dapat digantikan.

Permasalahan pokok dalam penelitian ini adalah kebijakan hukum pidana dalam penanggulangan tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi, yang merupakan bagian integral dari kebijakan hukum sebagai kebijakan penanggulangan tindak pidana. Tujuan penelitian ini adalah penelitian yang ditujukan terhadap masalah kebijakan legislatif dalam menetapkan dan merumuskan tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi yang pendekatannya melalui pendekatan yuridis normatif, maka pendekatan yang digunakan dalam menganalisa data adalah metode analisis kualitatif.

Tindak pidana transportasi saat ini mengenai kecelakaan yang menimbulkan matinya orang, cacat dan luka-luka, korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan. Perumusan tindak pidana dalam perundang-undangan transportasi saat ini belum memberikan perlindungan yang optimal terhadap peristiwa kecelakaan bahkan terkesan hanya sebagai pelengkap yang harus dicantumkan dalam perundang-undangan. Dalam perumusan delik, pertanggungjawaban pidana di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Penerbangan ditujukan kepada perbuatan manusia. Namun dalam ketentuan pidana tentang Pelayaran hanya satu pasal saja yang menunjuk manusia dan badan hukum. Sangat tepat kalau kasus-kasus kecelakaan terhadap perusahaan angkutan transportasi meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang mengakibatkan hilangnya nyawa dan harta benda (konsumen jasa angkutan) dapat diidentifikasi sebagai delik "kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan". Tindak pidana terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan dapat disebut "*white collar crime*", hal yang menjadi utama adalah masalah korban dari kecelakaan yang timbul dari angkutan transportasi. Salah satu kriteria kriminalisasi bahwa apakah perbuatan itu "tidak disukai oleh masyarakat karena merugikan atau dapat merugikan, mendatangkan korban atau dapat mendatangkan korban".

Disamping itu perlu penegasan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus-kasus yang menimbulkan matinya orang, luka berat atau cacat dan perlu juga suatu penegasan mengenai pertanggungjawaban pidana kepada semua orang yang terlibat dalam hal terjadinya kasus kecelakaan transportasi (direktur/manager dan karyawan meliputi: masinis, awak kereta api, petugas penjaga pintu lintasan rel kereta api, petugas pengawas lalu lintas rel kereta api, sopir, kondektur, kenek, pilot, co pilot, awak pesawat terbang, petugas pengawas lalu lintas udara, nahkoda, anak buah kapal, petugas pengawas lalu lintas pelabuhan atau syahbandar) dalam perundang-undangan transportasi yang akan datang. Hal tersebut penting dan sangat strategis, khususnya dalam rangka penanggulangan kejahatan dan perlindungan terhadap kesejahteraan masyarakat. Maka sangat tepat kiranya memformulasikan "delik kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan" dan "pertanggungjawaban pidana korporasi" dalam perundang-undangan transportasi yang akan datang agar dapat memberikan jaminan perlindungan yang optimal dan kepastian hukum terhadap peristiwa kecelakaan.

## DAFTAR ISI

	Halaman
Halaman Judul.....	i
Lembar Pengesahan.....	ii
Kata Pengantar .....	iii
Lembar Persembahan.....	v
<i>Abstract</i> .....	vi
Abstraksi.....	vii
Daftar Isi.....	viii
<b>BAB I : PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah .....	11
C. Tujuan Penelitian .....	12
D. Manfaat Hasil Penelitian .....	13
E. Kerangka Teori.....	14
F. Metode Penelitian .....	20
1. Objek Penelitian.....	20
2. Metode Pendekatan.....	20
3. Spesifikasi Penelitian .....	21
4. Sumber Data.....	22
5. Metode Pengumpulan Data.....	23
6. Metode Analisis Data .....	23
G. Sistematika Penulisan Tesis.....	24
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>27</b>
A. Pengertian Pengangkutan (Transportasi) .....	27
1. Arti Penting Pengangkutan.....	29
2. Ruang Lingkup Hukum Pengangkutan.....	31
3. Pengertian Menyelenggarakan Pengangkutan.....	32
B. Pengertian Korporasi.....	33
C. Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana .....	42
1. Istilah Tindak Pidana .....	42
2. Unsur-Unsur Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana .....	46
3. Asas Pertanggungjawaban Pidana.....	61
D. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi .....	72
1. Korporasi Sebagai Subyek Tindak Pidana .....	72
2. Masalah Kesalahan Dalam Pertanggungjawaban Pidana Korporasi.....	83
<b>BAB III : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS.....</b>	<b>94</b>
A. Kebijakan Legislatif Saat Ini Mengenai Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Transportasi Di Bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan Dan Pelayaran.....	94

1. Jenis-jenis tindak pidana transportasi dan dasar pertimbangan dari kebijakan legislatif untuk menetapkan tindak pidana transportasi dalam perundang-undangan saat ini.....	94
2. Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana transportasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.....	117
3. Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dan cara penuntutan dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.....	126
B. Kebijakan Legislatif Masa Mendatang Dalam Pengaturan Tindak Pidana Di Bidang Transportasi Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kasus Kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan Dan Pelayaran.....	145
1. Kebijakan legislatif mengenai penetapan tindak pidana korporasi dalam Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.....	157
2. Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di masa mendatang.....	206
3. Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dan cara penuntutan dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran dimasa mendatang....	269
 BAB IV : PENUTUP.....	 278
A. Kesimpulan.....	278
B. Saran-saran.....	282
 DAFTAR PUSTAKA.....	 283
 LAMPIRAN-LAMPIRAN	

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG

Masalah lalu lintas melalui darat, laut dan udara bukan merupakan suatu hal baru dalam kehidupan masyarakat, bahkan suatu kebutuhan penting yang saling terkait dan berhubungan satu sama lain untuk pemenuhan proses kebutuhan hidup melalui sarana dan prasarana sebagai alat transportasi. Keterlibatan manusia dalam lalu lintas tidak dapat dihindari karena lalu lintas hal terpenting bagi sarana penunjang aktivitas manusia dalam pemenuhan proses kebutuhan hidup. Sebagai sarana alat transportasi mempunyai arti penting dan strategis dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara<sup>1</sup> yaitu wawasan yang memandang rakyat, bangsa dan negara melalui darat, laut dan udara merupakan satu kesatuan yang utuh tidak dapat

---

<sup>1</sup>Perwujudan kepulauan nusantara a) Sebagai Kesatuan Politik, dalam arti: 1) Bahwa kebutuhan wilayah nasional dengan segala isi dan kekayaannya merupakan satu kesatuan wilayah, ruang hidup dan kesatuan mata seluruh bangsa, serta menjadi modal dan milik bersama bangsa..., b) Sebagai Satu Kesatuan Ekonomi, dalam arti: 1) Bahwa kekayaan wilayah nusantara baik potensial maupun efektif adalah modal dan milik bersama bangsa, dan bahwa keperluan hidup sehari-hari harus tersedia merata diseluruh wilayah tanah air..., c) Sebagai Satu Kesatuan Sosial Budaya, dalam arti: 1) Bahwa masyarakat Indonesia adalah satu, perikehidupan bangsa harus merupakan kehidupan yang serasi dengan terdapatnya tingkat kemajuan masyarakat yang sama, merata dan seimbang serta adanya keselarasan kehidupan yang serasi dengan tingkat kemajuan bangsa..., d) Sebagai Satu Kesatuan Pertahanan, dalam arti: Bahwa ancaman terhadap satu pulau atau satu daerah pada hakikatnya merupakan ancaman terhadap satu pulau atau satu daerah pada hakikatnya merupakan ancaman terhadap seluruh bangsa dan negara...dst, lebih lanjut baca Kebijaksanaan Dan Strategi Penanggulangan Penyalahgunaan Dan Peredaran Gelap Narkotika, Psicotropika Dan Zat Adiktif Lainnya, Departemen Kesehatan RI Direktorat Jendral Pengawasan Obat dan Makanan, Jakarta, 1993, hlm. 11-13.

dipisahkan, sehingga memperkuat ketahanan nasional<sup>2</sup> dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Transportasi darat, laut dan udara sebagai salah satu alat transportasi tidak bisa dipisahkan dari alat-alat transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan efisien mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah dan mampu mengadaptasi kemajuan teknologi di masa depan. Untuk itu perlu lebih ditingkatkan potensinya dan dikembangkan sumber dayanya dalam peranannya sebagai penghubung wilayah, baik nasional maupun internasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat.

Seiring dengan perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi<sup>3</sup> di bidang otomotif, kereta api, pesawat terbang dan kapal laut, tidak saja menghasilkan alat transportasi yang cepat tepat dan massal sehingga dapat membantu gerak mobilitas sebagian besar manusia di era globalisasi yang syarat

---

<sup>2</sup>Untuk tetap memungkinkan berjalannya pembangunan nasional yang selalu harus menuju ketujuan yang ingin dicapai dan agar dapat secara efektif dielakan dari hambatan, tantangan, ancaman, dan gangguan yang timbul baik luar maupun dari dalam, Ibid, hlm. 13-14.

<sup>3</sup>Berkat kemajuan teknologi, khususnya teknologi telekomunikasi dan transportasi telah terjadi lingkungan budaya baru yaitu Globalisasi, terutama globalisasi informasi dan globalisasi ekonomi. Lingkungan budaya global ini dapat menimbulkan tuntutan-tuntutan baru yang konkrit pada lingkungan hukum dan ketatanegaraan yang mengatur hubungan antar bangsa, dengan lahirnya berbagai tatanan, norma, bentuk kerjasama, institusi internasional baru, baca Dimiyati Hartono, Menerawang Masalah dan Tantangan Lingkungan Budaya Pembangunan Nasional Tahun 2017/2018 Menuju PJPT III Lingkungan Hukum dan Ketatanegaraan, disampaikan pada Sarasehan Antar Generasi Persatuan Cendekiawan Pembangunan Pancasila (PCPP), Jakarta, 09 Desember 1996, hlm. 2.

dengan perdagangan bebas<sup>4</sup>, akan tetapi dapat mengakibatkan munculnya efek-efek samping yang merugikan manusia itu sendiri.<sup>5</sup> Polusi udara, kebisingan dan terlebih kecelakaan lalu lintas merupakan contoh dari efek samping yang merugikan dari perkembangan teknologi transportasi. Bahkan melayangnya banyak korban nyawa manusia karena kecelakaan lalu lintas dapat dianggap sebagai kerugian yang tidak dapat digantikan.

Sebagaimana diketahui bersama tuntutan pemenuhan kebutuhan akan alat transportasi tidak hanya pada tersedianya model transportasi yang murah dan cepat akan tetapi terpenting adalah kesadaran akan keselamatan pada benda dan nyawa, juga menuntut akan tersedianya alat transportasi yang aman, nyaman dan lancar. Berkaitan dengan hal tersebut, maka pemerintah selain menyediakan segala sarana dan prasarana fisik pendukung, juga mengeluarkan berbagai peraturan untuk lebih

---

<sup>4</sup>Indonesia telah menandatangani WTO dan menjadi salah satu motor **Pertemuan APEC**, dimana Globalisasi ekonomi akan diwarnai ciri-ciri perdagangan bebas dan liberalisasi ekonomi, menghadapi prospek ini suka tidak suka, siap tidak siap bangsa Indonesia harus menghadapi. Faktor pendorong terjadinya Globalisasi ini terutama adalah kemajuan teknologi telekomunikasi dan transportasi yang memungkinkan mobilitas barang, orang dan informasi sangat tepat dan cepat, yang telah dengan mudah menembus batas-batas geografis suatu negara. Secara cermat harus kita tangkap yaitu keterbukaan, kebebasan dan demokratisasi, serta tuntutan terhadap penghormatan atas Hak Asasi Manusia, lebih lanjut bagi bangsa Indonesia, ini adalah tantangan seluruh bangsa, bukan tantangan satu kelompok orang atau segolongan tertentu saja di dalam masyarakat kita, dan untuk memenangkan persaingan demikian perlu dibangun kekuatan seluruh bangsa ini, baca "Dampak Globalisasi": Dimiyati Hartono, **Dinamisasi Stabilitas Nasional**, Makalah disampaikan pada Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia Jakarta dan Universitas Diponegoro Semarang, Tanpa Tahun, hlm. 6-7.

<sup>5</sup>Ilmu pengetahuan yang sangat maju masa kini, terutama dibidang teknologi, mengakibatkan umat manusia dihadapkan kepada problema-problema baru, sebagaimana diketahui betapa banyaknya jenis barang-barang baru, ciptaan para usahawan-usahawan, yang kemudian mereka melemparkan produk baru ke pasaran bebas, dalam kuantum yang luar biasa banyaknya. Akibatnya para pengusaha dalam bidang pengangkutan menjadi kewalahan dalam mendistribusikannya, Samiadji Soerjotjaroko, **Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat Dan Laut**, dalam **Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut**, Diselenggarakan oleh : Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerjasama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro tanggal 27 s/d 29 Juli 1978 di Semarang, cetakan pertama, Binacipta, Bandung, 1981, hlm. 48.

mendukung dan menjamin terciptanya kondisi transportasi yang diharapkan oleh semua pihak.

Salah satu upaya untuk itu pemerintah merumuskan kebijakan legislatif dalam bentuk Undang-Undang yaitu dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Peraturan tersebut untuk menanggapi kenyataan bahwa transportasi mempunyai arti penting dan strategis sebagai penghubung dan penjangkau seluruh wilayah baik lewat darat, laut maupun udara yang potensi dan peranannya bermanfaat bagi masyarakat baik nasional maupun internasional.

**Kecelakaan di darat**, sebagaimana diketahui Bus Kramatjati menabrak tiga mobil sekaligus dan sebelum terbakar telah merenggut nyawa 30 orang penumpang. Kecelakaan yang dialami Ramses menewaskan 33 penumpang karena busnya tenggelam di Kali Sunter, Jakarta. Mahkamah Agung dalam hal ini memperkuat keputusan Pengadilan Negeri Jakarta Utara yang menghukum sopir "*Metromini Maut*", Ramses Silitonga alias Hornas, dengan 15 tahun penjara lewat pasal pembunuhan<sup>6</sup> yaitu dengan Pasal 338 KUHP yang menyatakan: "**Barang siapa**

---

<sup>6</sup>Karni Ilyas, Kecelakaan Massal Catatan Hukum II, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2000, hlm. 111.

dengan sengaja merampas nyawa orang lain, diancam karena pembunuhan dengan pidana penjara paling lama lima belas tahun”.<sup>7</sup>

Belum lagi kecelakaan kereta api antara (KA) Empu Jaya dan Lokomotif Cirebon Express di Cirebon, yang menelan korban nyawa 40 penumpang dan 78 orang luka berat dan ringan. Sebagaimana diketahui masinis KA Empu Jaya M. To’at di duga lalai yaitu mengabaikan sinyal sebelum masuk stasiun<sup>8</sup>, sehingga dijerat dengan Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP, yang menyebabkan mati atau luka-luka karena kealpaan.

**Kecelakaan di Udara**, Kecelakaan B-737 milik US Air dekat Pittsburg, Amerika Serikat menewaskan 131 orang. Kecelakaan B-737 juga pernah terjadi 24 November 1992 terhadap B-737 milik China Shouthern Airlines jatuh di Gulin, barat daya Cina, menewaskan 141 orang. Kecelakaan ini merupakan yang ke-5 (lima) di Cina antara bulan Juli sampai Nopember 1992.<sup>9</sup> Di Indonesia diawali jatuhnya Mandala Air Lines di Ambon dengan korban 70 orang disusul CN-235 milik MNA dan terakhir DC-9 Garuda tergelincir di Yogyakarta.<sup>10</sup> Di penghujung tahun 2002 musibah jatuhnya Pesawat Garuda Boeing 737-300 berpenumpang 54 orang dilaporkan selamat termasuk 5 awak pesawat, kecuali seorang pramugari. Dengan rute Mataram –

---

<sup>7</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, **Bab XIX Kejahatan Terhadap Nyawa**, Tim Penerjemah Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988, hlm. 137.

<sup>8</sup>Tempo, **Tak Cukup Hanya Mundur**, Edisi Khusus Akhir Tahun 31 Desember 2001 s/d 6 Januari 2002, hlm 21; lebih lanjut penulis lampirkan Tabel Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Tahun 2001.

<sup>9</sup>K. Martono, **Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional**, Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995, hlm. 143.

<sup>10</sup>Ibid, hlm. 143.

Yogyakarta – Jakarta nomor penerbangan GA 421 mendarat darurat di Desa Serenan, perbatasan Kabupaten Sukoharjo dan Klaten Jawa Tengah. Pada hari Rabu 16-01-2002, seorang pramugari tewas dan beberapa penumpang luka-luka.<sup>11</sup>

Pesawat Britten Norman (BN) PK-TAR BN2A milik PT. Borneo Air Service jatuh di hutan belantara Kaltim. Seluruh penumpangnya yang terdiri atas seorang pilot, seorang mekanik dan delapan penumpang meninggal dunia.<sup>12</sup> Pesawat Capung milik Federasi Aeroport Seluruh Indonesia (FASI) bernomor register PK-SKB Sabtu 20 Juli 2002 jatuh di kilometer 2,6 tol Jagorawi (Jakarta-Bogor) kearah Cibubur. Pesawat mengalami kerusakan mesin dan mesin pesawat mendadak mati. Pilot Brigjen Pol Bakat Purwanto meninggal dunia. Juga ada tiga penumpang adalah Michael Walson (58) warga Australia, Juan Andreas (49) mengalami luka-luka dibagian tubuhnya beserta anaknya Mathew (6) cedera di telapak kaki kiri dan mengalami dislokasi yang harus dioperasi.<sup>13</sup>

Tabrakan Udara di wilayah Jerman Senin 1 Juli 2002 yaitu **Pesawat Penumpang Tupolev (Tu) 154** milik maskapai Bashkirian Airlines, Rusia bertabrakan dengan **Pesawat Kargo Boeing 747** milik **DHL Worldwide Express**, yang dioperasikan oleh Bahrain Aviation di selatan Jerman, Senin tengah malam (Selasa pagi WIB). Semua penumpang dan awak pesawat dilaporkan tewas seketika. Diperkirakan, sedikitnya 71 orang meninggal dunia dalam musibah itu. Menurut

---

<sup>11</sup>Berita Harian Kompas Tanggal 17 Januari 2002, hlm 1.

<sup>12</sup>Jawa Pos, **Seluruh Penumpang Tewas**, Jumat Tanggal 19 Juli 2002, hlm. 5.

<sup>13</sup>Jawa Pos, **Kok Dadine Kaya Ngene ? Almarhum Yakini Keamanan Aeroport**, Minggu Tanggal 21 Juli 2002, hlm. 1 bersambung hlm. 15.

konsultan penerbangan **Jim Eckes**, di masa depan kita akan saksikan tabrakan pesawat sebanyak satu hingga dua kali dalam setahun. Dia mengingatkan kejadian tahun lalu antara dua pesawat **Japan Airlines (JAL)** yang dianggap sebagai kecelakaan terburuk dalam sejarah penerbangan. Yakni dua pesawat penumpang **DC-10** dan **Boeing 747** itu tabrakan di ketinggian 10 meter diatas Jepang tengah. Keduanya membawa total sekitar 700 penumpang dan kru. Tabrakan terburuk terjadi pada Tahun 1996 ketika Boeing 747 milik **Saudi Arabian Airlines** bertabrakan dengan **Pesawat kargo milik Kazakstan** dekat New Delhi India dan menewaskan 349 orang. Peraturan standar penerbangan menetapkan bahwa pesawat yang melintasi wilayah sama dengan tujuan berbeda harus terbang dengan ketinggian berbeda. Menurut laporan mengindikasikan bahwa kesalahan manusia jadi penyebab kecelakaan.”<sup>14</sup>

**Pesawat Rusia** punya sejarah panjang soal kecelakaan dalam beberapa tahun terakhir sebagai berikut : <sup>15</sup>

- 1 Juli 2002 : pesawat Rusia Tu 154 bertabrakan dengan pesawat kargo di selatan Jerman. Sebanyak 71 orang, awak dan penumpang tewas.
- 4 Oktober 2001 : pesawat Siberia Tu 154 yang membawa 77 orang meledak dan jatuh di Laut Hitam. Pesawat dalam perjalanan antara Israel dan Siberia.
- 4 Juli 2001 : pesawat penumpang Tu-154 meledak di Siberia, dan 143 orang tewas.
- 25 Oktober 2000 : pesawat militer Ilyushin-18 yang terbang dari Rusia jatuh digunung wilayah Georgia, akibatnya 82 orang tewas.
- 11 November 1998 : 13 orang tewas, saat sebuah pesawat An-12 meledak ketika hendak tinggal landas dari Bandara Krasnoyarsk di Siberia.

---

<sup>14</sup>Jawa Pos, Liburan Berakhir Petaka, Pakar Penerbangan Pun Berbicara, Rabu Tanggal 3 Juli 2002, hlm. 14.

<sup>15</sup>Jawa Pos, Daftar Musibah Pesawat Rusia, Rabu Tanggal 3 Juli 2002, hlm. 14.

- 6 Desember 1997 : 48 orang tewas saat pesawat Antonov-124 yang membawa dua jet tempur Sukhoi jatuh di wilayah Irkutsk Siberia.
- 18 Maret 1997 : 50 penumpang dan awak tewas saat ekor pesawat An-24 meledak. Pesawat dalam perjalanan menuju Turk.
- 17 Desember 1996 : 17 orang tewas saat pesawat Antonov-12 yang membawa mereka jatuh di pangkalan udara di dekat kota Pskov, barat daya Rusia.

Sehubungan dengan kecelakaan pesawat terbang maka **E. Suherman** menyatakan :<sup>16</sup>

“Bahwa tiap peristiwa kecelakaan pesawat terbang tentunya mempunyai sebab-sebab dan akibat-akibat tersendiri, ada kecelakaan yang ringan, ada yang demikian beratnya hingga dapat disebut suatu bencana yang membawa korban puluhan orang dan menimbulkan kerugian materiil puluhan atau ratusan juta rupiah. Pada umumnya pada suatu kecelakaan pesawat terbang terlibat, baik langsung maupun tidak langsung, beberapa pihak yaitu :

1. Pemilik pesawat terbang;
2. Operator pesawat terbang;
3. Pabrik pesawat terbang;
4. Penumpang;
5. Pengirim barang;
6. Search and Rescue;
7. Penjual pesawat terbang;
8. Pengatur lalu lintas udara;
9. Perusahaan asuransi;
10. Pihak ketiga di darat atau dilaut, pada suatu kecelakaan dimana suatu pesawat terbang langsung mencebur kelaut, sudah tidak ada pihak ketiga yang dirugikan, kecuali kalau kebetulan sekali jatuh keatas sebuah kapal”.

**Kecelakaan di Laut**, Musibah KM. Gurita tenggelam yang menewaskan 316 penumpang. Sebelumnya lagi, bus masuk jurang, kereta api bertabrakan, bus ditabrak kereta api, Kapal Tampomas tenggelam, Pesawat terbang Garuda Indonesia tergelincir jatuh di Sungai Bengawan Solo Jateng dan entah berapa ribu jiwa yang

---

<sup>16</sup>E. Suherman, Hukum Udara Indonesia & Internasional, Cetakan Ketiga, Alumni, Bandung, 1983, hlm. 38-39.

sudah menjadi korban atau akan menjadi korban.<sup>17</sup> Para anggota DPR, DPRD, Para Pakar, dan Polisi pun segera membalik-balikkan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mencari pasal yang tepat untuk menjerat si kambing hitam<sup>18</sup>: apakah ia seorang sopir, masinis, pilot atau nahkoda. Dimana yang menarik dalam peristiwa tersebut selalu yang menjadi penyebab adalah kesalahan manusia atau "*human error*".

Pasal yang menjadi langganan menjerat tersangka adalah yang karena kelalaiannya menyebabkan matinya orang lain yaitu Pasal 359 KUHP yang menyatakan: "**Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun**"<sup>19</sup> dan Pasal 360 ayat (1) dan (2) KUHP yang menyatakan:<sup>20</sup>

- (1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.**
- (2) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.**

Sebagaimana juga disebutkan dalam Pasal 361 KUHP menyatakan sebagai berikut:

---

<sup>17</sup>Karni Ilyas, Catatan Hukum II, Op.Cit., hlm. 111

<sup>18</sup>Ibid, hlm. 112.

<sup>19</sup>Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 142.

<sup>20</sup>Ibid, hlm. 142-143.

**“Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau pencarian, maka pidana ditambah dengan sepertiga dan yang bersalah dapat dicabut haknya untuk menjalankan pencarian dalam mana dilakukan kejahatan dan hakim dapat memerintahkan supaya putusannya diumumkan”.**<sup>21</sup>

Banyak orang lupa bahwa pelaku atau tersangka dalam setiap kecelakaan tetap saja tanpa niat untuk membunuh orang. Sebagaimana diketahui kejahatan yang dilakukannya sangat berbeda dengan kejahatan pembunuhan atau penganiayaan. Mengingat dalam ilmu hukum pidana “teori pembalasan” dalam hal penghukuman seorang pelaku juga sudah lama ditinggalkan.<sup>22</sup> Hal tersebut sangat menarik untuk diteliti peristiwa kecelakaan yang sangat luar biasa dan kontroversial.

Sehubungan dengan peristiwa kecelakaan, dapat menyebabkan seorang menteri atau direksi mundur dari jabatannya. Mundurnya seorang menteri atau direksi jawatan perusahaan yang terkait, menurut penulis merupakan konsekuensi pertanggungjawaban moral dan tidak menyentuh sama sekali terhadap pertanggungjawaban secara hukum. Hal ini tidak akan memecahkan sebuah persoalan yang terjadi dan jalur penyelesaian tersebut, juga tidak menuntaskan sebuah akar permasalahan transportasi lalu-lintas yang sangat rumit dan kompleks.

Berdasarkan realitas di masyarakat dan dalam ruang lingkup fungsionalisasi hukum pidana.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup>Ibid, hlm. 143.

<sup>22</sup>Karni Ilyas, Op.Cit., hlm. 113.

<sup>23</sup>Hamzah Hatrik, Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability Dan Vicarious Liability), PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 16.

“Hukum pidana digunakan sebagai sarana untuk meningkatkan rasa tanggung jawab negara dalam rangka mengelola kehidupan masyarakat modern yang semakin kompleks. Sanksi pidana, antara lain digunakan secara maksimal untuk mendukung norma hukum administratif dalam berbagai hal, yang dinamakan *administrative penal law* (*vergaltung strafrecht*) yang masuk dalam ruang lingkup *public welfare offenses*.

Dalam hal ini apabila tidak ditanggapi secara baik, maka tidak akan terjadi sebuah kepastian hukum yang banyak dikehendaki semua pihak, sebagaimana diketahui negara kita adalah negara berdasarkan atas hukum (*Rechtsstaat*) dan bukan negara berdasarkan atas kekuasaan (*Machtsstaat*).<sup>24</sup> Herannya di Indonesia, kecelakaan bagai peristiwa sehari-hari yang tidak habis-habisnya dan tidak pernah ada yang berusaha menghentikannya, setidaknya memperkecil angkanya. Tidakkah bagi keluarga korban yang lebih penting adalah ganti rugi selayaknya, baik dari pengusaha ataupun mungkin juga dari pemerintah, yang mungkin juga diduga lalai dalam menjalankan fungsinya, dari pada sipelaku atau tersangka dihukum berat, yang berakibat fatal terhadap perampasan kemerdekaan seseorang. Lebih penting lagi, cara-cara yang dilakukan selama ini lebih banyak hanya meredam kemarahan sesaat ketimbang mengatasi banyaknya kecelakaan secara struktural dan sistematis.

## **B. PERUMUSAN MASALAH**

Dalam usaha membahas tentang kasus kecelakaan di bidang transportasi dalam hukum pidana dan gambaran pengaturan masalah pertanggungjawaban pidana

---

<sup>24</sup>Bahwa “Sistem Pemerintahan Negara” yang ditegaskan dalam Undang-Undang Dasar 1945 ialah Negara Indonesia berdasar atas hukum (*Rechtsstaat*) tidak berdasar atas kekuasaan belaka (*Machtsstaat*). Pemerintah berdasarkan atas sistem konstitusi (hukum dasar), tidak bersifat absolutisme (kekuasaan yang tidak terbatas), JE. Sahetapy, *Lettre De Cachet ?*, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi, Kerjasama Antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana (ASPEHUPIKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Volume I/Nomor 1/1998, hlm. 81

korporasi di masa mendatang (*ius constituendum*), maka penulis mengidentifikasi masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana transportasi di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran dalam undang-undang saat ini ?.
2. Bagaimanakah tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran, dalam perundang-undangan yang akan datang ?.

### **C. TUJUAN PENELITIAN**

Mengacu pada pokok masalah seperti yang telah diuraikan diatas maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji dan mencari jawaban atas masalah-masalah tentang :

1. Untuk mengetahui serta menjelaskan mengenai tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana transportasi di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran dalam undang-undang saat ini.
2. Untuk mengetahui serta menjelaskan tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran, dalam perundang-undangan di masa yang akan datang.

#### **D. MANFAAT HASIL PENELITIAN**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk :

##### *1. Kegunaan Praktis :*

- a) Memberikan sumbangan pemikiran kepada masyarakat dan pemerintah dalam perkembangan hukum positif di Indonesia, terutama mengenai informasi dan pengetahuan yang lebih konkrit bagi pengaturan pertanggungjawaban pidana korporasi sebagai pengembangan dan pembaharuan hukum di Indonesia khususnya ilmu hukum pidana.
- b) Memberikan kepastian hukum kepada masyarakat tentang pengaturan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hukum pengangkutan di Indonesia.

##### *2. Kegunaan Teoritis :*

- a) Memberikan sumbangan kepada ilmu pengetahuan tentang teori-teori yang berhubungan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan lalu lintas Perketaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.
- b) Menambah pengetahuan dan wawasan bagi peneliti dan pencari ilmu dalam menunjang perbendaharaan, konsep, metode, proposisi ataupun pengembangan teori dalam kasanah pembaharuan hukum pidana di Indonesia.

## E. KERANGKA TEORI

Keberadaan Undang-Undang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan, dan Pelayaran dengan beberapa peraturan pelaksanaannya sangat diperlukan dalam memenuhi suatu perubahan yang terjadi dalam masyarakat khususnya pemenuhan kebutuhan akan transportasi yang aman, nyaman dan efisien. Sebagaimana diungkapkan oleh Roeslan Saleh bahwa undang-undang harus selalu disesuaikan dengan dinamika kehidupan.<sup>25</sup> Sebagaimana juga diungkapkan oleh Muladi:<sup>26</sup>

“Bahwa Globalisasi harus dipandang tidak hanya sebagai kendala atau ancaman atau bahaya tetapi juga sebagai kesempatan emas bagi negara-negara untuk meningkatkan pembangunan nasionalnya masing-masing. Globalisasi yang saat ini sedang terus berjalan akan terus meningkat di masa datang dan akan menjadi variabel yang berpengaruh bagi perkembangan hukum dimasa datang. Globalisasi merupakan “*process forced by global flows of people, information, trade and capital*”. Globalisasi diakselerisasi oleh teknologi yang secara potensial juga potensial untuk menimbulkan akibat-akibat negatif terhadap lingkungan dalam arti luas. Dalam kerangka “*linkages*” antara faktor-faktor politik, ekonomi, sosial budaya menjadi sangat kompleks”.

Dengan melihat perkembangan dan kemajuan teknologi dibidang otomotif, kereta api, pesawat terbang, dan kapal laut, maka dapat menghasilkan suatu alat transportasi yang cepat tepat dan massal sehingga dapat membantu gerak mobilitas sebagian besar manusia, akan tetapi dapat mengakibatkan munculnya efek-efek samping yang merugikan manusia itu sendiri. Polusi udara, kebisingan dan terlebih kecelakaan lalu lintas merupakan contoh dari efek samping yang merugikan dari

---

<sup>25</sup>Roeslan Saleh, Segi Lain Hukum Pidana, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984, hlm. 41.

<sup>26</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Universitas Diponegoro, Semarang, 1997, hlm. 103-104.

perkembangan teknologi transportasi. Bahkan melayangnya banyak korban nyawa manusia karena kecelakaan lalu lintas dapat dianggap sebagai kerugian yang tidak dapat digantikan. Sebagaimana juga **Muladi**, mengungkapkan:<sup>27</sup>

“Dengan semakin meningkatnya proses modernisasi akibat ditemukannya alat-alat komunikasi modern, alat transportasi dan informatika canggih, issue modernisasi menjadi mendunia dan memunculkan fenomena baru berupa globalisasi, yang menuntut perubahan sistem hukum (*legal system*) yang sering sama sekali baru. Tanpa perubahan ini, secara nasional akan memunculkan tuduhan-tuduhan baru seperti penguasa tidak menjamin kepastian hukum, kurang adanya perlindungan terhadap bahaya bagi ketentraman hidup (*peaceful life*) dalam pelbagai kehidupan sosial, penegakan hukum aktual akan jauh berbeda dari penegakan hukum ideal, hukum dianggap hanya melindungi yang kuat, pelanggaran HAM dan sebagainya”.

Maka dengan demikian sebagai pengaruh kemajuan teknologi tersebut juga akan berdampak pada perubahan-perubahan yang terjadi di masyarakat dan dibutuhkan suatu peraturan perundang-undangan yang disesuaikan dengan perkembangan dan kemajuan teknologi tersebut.<sup>28</sup> Hal ini juga dapat dikatakan bahwa hukum itu tidak ketinggalan jaman, dan seharusnya hukum dapat menyesuaikan dengan perkembangan jaman serta dapat memprediksi dan menangkap ke depan kemungkinan-kemungkinan yang akan terjadi agar masyarakat dapat terlindungi. Pembentuk undang-undang tidak lagi “mengikuti” saja perubahan-

---

<sup>27</sup>Ibid. hlm. 103-104.

<sup>28</sup>Proses penyesuaian diri dengan keadaan konstelasi dunia pada waktu ini (proses modernisasi), tampaknya bukan merupakan hal yang asing lagi, khususnya bagi masyarakat negara-negara bekas jajahan yang sesudah perang dunia II memperoleh kemerdekaannya. Masyarakat di negara-negara itu sudah merasa ketinggalan dari negara-negara bekas penjajahnya, dan berusaha mengejar ketinggalan itu dalam waktu yang sesingkat-singkatnya. Dengan demikian, maka terjadi proses perkembangan masyarakat yang cepat di segala bidang termasuk ekonomi, social, politik dan budaya, Paulus Hadisuprpto, **Kejahatan Ekonomi Dan Antisipasinya**, dalam Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi, Kerjasama Antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana (ASPEHUPIKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Volume I/Nomor 1/1998, hlm. 109.

perubahan yang terjadi dalam masyarakat, melainkan juga “memelopori” perubahan-perubahan itu.<sup>29</sup>

Sebagaimana juga diungkapkan Roeslan Saleh sebagai berikut :

“Bahwa oleh karenanya pembentuk undang-undang harus selalu “mengikuti” perubahan-perubahan yang terjadi dalam masyarakat. Dengan demikian maka pembentuk undang-undang terus-menerus memperhatikan perubahan yang terjadi dalam masyarakat, dan jika perubahan itu telah sedemikian rupa sehingga memerlukan perubahan atas undang-undang yang telah ada atau mengatur suatu hal, maka pembentuk undang-undang yang ada dengan mengadakan perubahan-perubahan sehingga sesuai pula dengan perubahan-perubahan yang terjadi. Dengan ini baru dapat dikatakan bahwa undang-undang selalu sesuai dengan dinamika kehidupan”.<sup>30</sup>

Jadi hukum dan perundang-undangan dihubungkan dengan perubahan-perubahan dalam masyarakat selalu dikaitkan dengan aktivitas pembentuk undang-undang sebagai badan yang menetapkan aturan-aturan.<sup>31</sup> Jadi undang-undang adalah endapan dari nilai-nilai atau norma-norma yang hidup dalam masyarakat dan umum diterima oleh masyarakat itu, tertuang dalam bentuk rangkaian aturan-aturan hukum.<sup>32</sup> Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran<sup>33</sup>, tidak ada ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap peristiwa kecelakaan. Undang-

---

<sup>29</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Op.Cit., hlm. 42.

<sup>30</sup>Ibid, hlm. 41.

<sup>31</sup>Ibid, hlm. 42.

<sup>32</sup>Ibid, hlm. 42.

<sup>33</sup>Undang-Undang Pengangkutan 1992, Kumpulan Undang-Undang Tahun 1992, Sinar Grafika, Cetakan Kedua, Jakarta, 1995.

undang tersebut hanya menjelaskan mengenai orang yang dapat dipertanggungjawabkan dengan hukum pidana dan bukan badan hukum, dalam hal terjadinya kecelakaan kereta api, bis (kendaraan bermotor), kapal laut dan pesawat udara.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat diketahui bahwa sampai sekarang, masih menggunakan atau memberlakukan ketentuan yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana sepanjang tidak diatur dalam ketentuan khusus tersebut. Sehubungan dengan meningkatnya kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan banyak korban luka-luka, nyawa dan harta benda, maka perlu dirumuskan suatu peraturan perundang-undangan yang dapat melindungi masyarakat dari bahaya kecelakaan lalu lintas yang ditimbulkan oleh perusahaan pengangkut/jawatan/badan hukum/korporasi.

Menurut pendapat **A. Mulder**, sebagaimana dikutip oleh **Barda Nawawi Arief**, "*Strafrechtspolitiek*" ialah garis kebijakan untuk menentukan :<sup>34</sup>

- a. Seberapa jauh ketentuan-ketentuan pidana yang berlaku perlu diubah atau diperbaharui;
- b. Apa yang dapat diperbuat untuk mencegah terjadinya tindak pidana;
- c. Cara bagaimana penyidikan, penuntutan, peradilan dan pelaksanaan pidana harus dilaksanakan.

*(Strafrechtspolitiek is de beleidslijn om te bepalen :*

- *in welke opzicht de bestaande strafbepalingen herzien dienen te worden;*
- *wat gedaan kan worden om strafrechtelijk gedrag te voorkomen);*
- *hoe de opsporing, vervolging, berechting en tenuitvoerlegging van straffen dient te verlopen).*

---

<sup>34</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996, hlm. 28.

Definisi **Mulder** tersebut bertolak dari pengertian “sistem hukum pidana” menurut **Marc Ancel** yang menyatakan, bahwa tiap masyarakat yang teroganisir memiliki sistem hukum pidana yang terdiri dari :

- (a) peraturan-peraturan hukum pidana dan sanksinya,
- (b) suatu prosedur hukum pidana dan
- (c) suatu mekanisme pelaksanaan (pidana).

**Sudarto**, mengartikan kebijakan pidana sebagai kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.<sup>35</sup> Lebih lanjut beliau, mengemukakan bahwa usaha penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian dari usaha penegakan hukum (khususnya hukum pidana) dan dapat dikatakan politik atau kebijakan hukum pidana merupakan bagian dari kebijakan penegakan hukum.<sup>36</sup> Disamping itu **Barda Nawawi Arief**, menyatakan sebagai berikut :<sup>37</sup>

“Usaha penanggulangan kejahatan lewat pembuatan undang-undang (hukum) pidana pada hakikatnya juga merupakan bagian integral dari usaha perlindungan masyarakat (*social defence*), dan usaha mencapai kesejahteraan masyarakat (*social welfare*). Oleh karena itu, wajar pulalah apabila kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian integral dari kebijakan atau politik sosial (*social policy*). Kebijakan sosial (*social policy*) dapat diartikan sebagai segala usaha yang rasional untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dan sekaligus mencakup perlindungan masyarakat. Jadi di dalam pengertian “*social policy*” sekaligus tercakup didalamnya “*social welfare policy*” dan “*social defence policy*”. (pertebal cetak miring penulis)

---

<sup>35</sup>Sudarto, **Hukum Pidana Dan Perkembangan Masyarakat**, Sinar Baru, Bandung, 1983, hlm. 20.

<sup>36</sup>Ibid, hlm. 29.

<sup>37</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, PT. Citra Aditya Bakti, Cetakan Kedua Edisi Revisi, Bandung, 2002, hlm. 27.

Dalam pembaharuan hukum pidana harus dilakukan dengan pendekatan kebijakan, karena memang pada hakikatnya ia hanya merupakan bagian dari suatu langkah kebijakan atau "*policy*" (yaitu bagian dari politik hukum/penegakan hukum, politik hukum pidana, politik kriminal, dan politik sosial). Pembaharuan hukum pidana harus pula berorientasi pada pendekatan nilai.<sup>38</sup> Secara tegas Barda Nawawi Arief, menyatakan makna dan hakikat pembaharuan hukum pidana sebagai berikut :

**1. Dilihat dari sudut pendekatan-kebijakan :**

- a. **Sebagai bagian dari kebijakan sosial**, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya untuk mengatasi masalah-masalah sosial (termasuk masalah kemanusiaan) dalam rangka mencapai/menunjang tujuan nasional (kesejahteraan masyarakat dan sebagainya);
- b. **Sebagai bagian dari kebijakan kriminal**, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya perlindungan masyarakat (khususnya upaya penanggulangan kejahatan);
- c. **Sebagai bagian dari kebijakan penegakan hukum**, pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan bagian dari upaya memperbaharui substansi hukum (*legal substance*) dalam rangka lebih mengefektifkan penegakan hukum.

**2. Dilihat dari sudut pendekatan nilai :**

Pembaharuan hukum pidana pada hakikatnya merupakan upaya melakukan peninjauan dan penilaian kembali ('*re-orientasi* dan '*re-evaluasi*') nilai-nilai sosio politik, sosio-filosofik dan sosio-kultural yang melandasi dan memberi isi terhadap muatan normatif dan substantif hukum pidana yang dicita-citakan. Bukanlah pembaharuan ("*reformasi*") hukum pidana, apabila orientasi nilai dari hukum pidana yang dicita-citakan (misalnya KUHP Baru) sama saja dengan orientasi nilai dari hukum pidana lama warisan penjajah dengan orientasi nilai dari hukum pidana lama warisan penjajah (KUHP lama atau Wvs). (pertebal dan cetak miring oleh penulis)

Melalui pendekatan integral antara upaya penal, pengaturan di bidang Pertanggungjawaban Pidana Korporasi terhadap kasus kecelakaan lalu-lintas Perkeretaapian, Lalu-lintas dan Angkutan jalan, Penerbangan, Dan Pelayaran.

---

<sup>38</sup>Ibid, hlm. 31.

Haruslah memperhatikan harmonisasi dan sinkronisasi semua ketentuan peraturan perundang-undangan yang mendukung terlaksananya aturan-aturan serta penegakan hukum. Dengan demikian pada akhirnya dapat membuahkan hasil yang optimal dalam rangka pembaharuan dan pengembangan hukum pidana dimasa yang sekarang dan yang akan datang.

## F. METODE PENELITIAN

### 1. Obyek Penelitian :

Dalam suatu penelitian yang menjadi sasaran utama yang dituju oleh peneliti adalah obyek penelitian. Untuk penelitian ini yang menjadi obyek penelitian adalah peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan tindak pidana transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan lalulintas Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

### 2. Metode Pendekatan:

Pendekatan masalah dalam penelitian ini dilakukan dengan metode Normatif Yuridis. Pengertian metode normatif yuridis dalam penelitian ini mengikuti pendapat **Sudarto**, yang menyatakan sebagai berikut.<sup>39</sup>

“Metode Yuridis dalam arti sempit ialah penggunaan metode yang hanya melihat hubungan yang logis atau anti logis, ataupun dengan cara lain yang sistematis, di dalam keseluruhan perangkat norma. Sebaliknya apabila yang dilihat itu tidak hanya hubungannya di dalam perangkat norma belaka, tetapi juga bahkan terutama dilihat pentingnya efek sosial dari pembentukan norma-norma (hukum) sehingga justru dilihat pentingnya latar belakang

---

<sup>39</sup>Sudarto, Hukum dan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 13.

kemasyarakatannya, maka metode ini tidaklah kurang yuridis pula, ialah yuridis dalam arti luas”.

Sesuai dengan kegunaan dari metode penelitian hukum normatif, yaitu untuk mengetahui dan mengenal apakah dan bagaimanakah hukum positifnya mengenai masalah tertentu.<sup>40</sup> Pendekatan yuridis normatif sebagaimana disebutkan diatas merupakan pendekatan utama, yaitu mengungkap kaidah-kaidah normatif, asas-asas hukum dan penemuan hukum in-concreto yang merupakan kebijakan dalam merumuskan tindak pidana transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam proses penegakan hukum pidana, khususnya dalam perundang-undangan hukum pidana di Indonesia.

### **3. Spesifikasi Penelitian:**

Sebagaimana pendapat Ronny Hanitjo Soemitro, bahwa penelitian hukum normatif dapat dibedakan dalam lima bentuk, yaitu penelitian inventarisasi hukum positif, penelitian terhadap asas-asas hukum, penelitian untuk menemukan hukum in-concreto, penelitian terhadap sistematis hukum, serta penelitian terhadap taraf sinkronisasi vertikal dan horisontal.<sup>41</sup> Sesuai dengan uraian dan penjelasan tersebut maka dalam penelitian ini spesifikasi penelitian bersifat *deskriptif analitis* terhadap inventarisasi hukum yang mengatur tentang pertanggungjawaban pidana korporasi, penelitian inventarisasi hukum positif, penemuan asas-asas hukum, serta penemuan hukum in-concreto.

---

<sup>40</sup>Sunaryati Hartono, Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad ke 20, Alumni, Bandung, 1994, hlm. 141.

<sup>41</sup>Ronny Hanitjo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum Dan Yurimetri, Ghalia, Jakarta, 1988, hlm. 12-33.

#### 4. Sumber Data

Dilihat dari tujuan penelitian ini, serta dalam kaitannya untuk membahas maupun menganalisa permasalahan yang ada, maka data yang diperlukan adalah :

- a. Data Sekunder (*Secondary data*). Data sekunder diperoleh dengan mengambil teori-teori para pakar yang terdapat dalam literatur-literatur, baik yang berupa buku-buku, tulisan-tulisan dan dokumen perjanjian dan ketetapan-ketetapan hukum.<sup>42</sup> Data sekunder yang digunakan terdiri dari bahan hukum primer yaitu berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder yaitu dokumen atau risalah perundang-undangan, konsep (rancangan) undang-undang, hasil-hasil penelitian dan kegiatan ilmiah lainnya serta pendapat ahli hukum dan ensiklopedi.<sup>43</sup>
- b. Data Primer (*primary data/basic data*). Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber pertama secara langsung dilapangan. Data ini dapat diperoleh melalui wawancara secara bebas terpimpin terhadap pendapat para pakar dan praktisi hukum. Namun penelitian ini bertumpu pada penelitian kepustakaan yang bersumber pada data sekunder karena sifat penelitian ini adalah normatif, maka data primer hanya dipakai sebagai penunjang untuk mempertajam analisis.

---

<sup>42</sup>Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986, hal-12, Lihat juga Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Cet. IV, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995, hlm. 24.

<sup>43</sup>Ronny Hanitjo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum Dan Yurimetri, Op.Cit., hlm. 11-12.

## **5. Metode Pengumpulan Data**

Dalam penelitian ini, sumber data sekunder pada penelitian ini adalah peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penyelesaian mengenai tindak pidana transportasi dan pertanggungjawaban korporasi terhadap kasus kecelakaan. Sedangkan sumber data primer berupa pendapat-pendapat para pakar atau teori-teori dari para pakar yang berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana korporasi dan juga Lembaga yang berwenang yaitu DPR RI, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perundang-Undangan Departemen Kehakiman, Menteri Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Laut, dan Udara. Adapun metode yang digunakan untuk mendapatkan data-data tersebut yaitu dengan : a.) Studi Kepustakaan; b.) Wawancara; c.) Observasi;. Data sekunder yang berupa hasil penelitian kepustakaan, setelah terkumpul disajikan dalam bentuk keterangan dan ulasan. Kemudian keterangan dan ulasan tersebut disusun secara teratur dan sistematis untuk mempermudah pengklasifikasian terhadap bahan-bahan hukum tertulis.<sup>44</sup>

## **6. Metode Analisa Data**

Terhadap data yang telah tersedia, akan dilakukan analisis secara metode normatif-kualitatif. Analisis ini dipergunakan untuk memperoleh pemahaman secara utuh dan mendalam mengenai pokok persoalan yang ada. Bahan yang sudah dikumpulkan dirinci kembali kelengkapan dan konsistensinya satu sama lain, kemudian disistematisir sesuai dengan pokok masalah penelitian. Selanjutnya,

---

<sup>44</sup>Surtisno Hadi, Metodologi Research Jilid I, Andi Offset, Yogyakarta, 1989, hlm. 32.

dilakukan interpretasi sistematis agar bahan hukum tersebut mempunyai makna. Seorang peneliti yang memepergunakan metode kualitatif tidak semata-mata bertujuan mengungkapkan kebenaran saja, tetapi juga memahami kebenaran tersebut.<sup>45</sup>

## **G. SISTEMATIKA PENULISAN TESIS**

Setelah uraian pendahuluan pada Bab I ini, maka pada Bab II akan diuraikan tinjauan pustaka tentang : A. Pengertian Pengangkutan (Transportasi), B.. Pengertian Korporasi, C. Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana, D. Pertanggungjawaban Pidana Korporasi.

Selanjutnya pada Bab III disajikan hasil penelitian dan analisa yang berisikan:

1. Kebijakan legislatif saat ini mengenai tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana transportasi di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran dengan fokus kajian berupa:
  - a) Jenis-jenis tindak pidana transportasi dan dasar pertimbangan dari kebijakan legislatif untuk menetapkan tindak pidana transportasi dalam perundang-undangan pada saat ini.
  - b) Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana transportasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas

---

<sup>45</sup>Ronny Hanitijo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum Dan Yurimetri, Op.Cit., hlm. 64.

Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

- c) Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dan cara penuntutan dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

2. Kebijakan legislatif pada masa mendatang dalam pengaturan tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran yang meliputi pembahasan :

- a) Kebijakan legislatif mengenai tindak pidana transportasi dalam Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.
- b) Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di masa mendatang.
- c) Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dan cara penuntutan dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di masa mendatang.

Bab IV sebagai penutup yang merupakan suatu kesimpulan dari hasil penelitian dan analisis pemikiran yang diharapkan memberi masukan terhadap penegakan peraturan perundang-undangan pengangkutan (transportasi), khususnya dari segi tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan lalu lintas. Disamping itu juga dilakukan saran-saran yang berkaitan dengan pokok masalah berlandaskan simpulan hasil penelitian.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Pengangkutan (Transportasi)

Ribuan tahun yang lalu dalam usaha manusia untuk mencari dan mempertahankan hidup, terutama untuk kebutuhan angkutan telah digunakan suatu pengangkutan yang masih sangat sederhana. Perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain digunakan gerobak dorong atau ada kalanya gerobak-gerobak tadi ditarik oleh binatang dari suatu tempat ke tempat lain. Disamping itu mereka yang terletak di daerah dekat sungai berusaha membuat angkutan di air yang menjadi perahu yang lama-lama karena perkembangan jaman menjadi perahu layar.

Dengan bertambahnya jumlah manusia maka bertambah pula kebutuhan dalam hidupnya. Juga terjadi kemajuan dalam daya pikir serta daya cipta manusia sehingga menambah majunya alat-alat pengangkutan yang makin lama tentunya makin sempurna. Menyimak sedikit uraian tersebut di atas, maka penulis mengidentifikasi definisi apa yang dimaksud dengan pengangkutan<sup>46</sup>. Dari kata dasar angkut mempunyai arti angkat dan bawa; muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut dapat menimbulkan dua pengertian dasar yaitu : 1) mengangkut dan membawa; 2) memuat dan membawa atau mengirimkan. Sebagaimana diketahui yang diangkut

---

<sup>46</sup>"*Transportation*" mempunyai arti pengangkutan dan kendaraan, sedangkan "*Transport*" mempunyai arti 1. Pengangkutan; 2. Angkutan; 3. Kapal pengangkut, John M. Echols dan Hassan Shadily, Kamus Inggris Indonesia, PT. Gramedia, Jakarta, Cet XII, 1983, hlm. 601.

dalam hal tersebut dapat berupa orang dan atau barang.<sup>47</sup> Dengan demikian maka yang disebut dengan Pengangkutan adalah proses kegiatan memuat barang dan atau penumpang, membawa barang dan atau penumpang itu dari tempat pemuatan dan menurunkannya dari alat pengangkutan di tempat tujuan yang telah ditentukan. Hal ini dapat diidentifikasi sebagai berikut :

- 1) Memuat barang dan atau penumpang ke dalam alat pengangkutan.
- 2) Membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan.
- 3) Menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Dari pengertian itu mengandung peristiwa hukum yang melibatkan para pihak yaitu : terlibat langsung antara lain pemilik barang; pengangkut; dan penerima. Sedangkan yang tidak terlibat langsung adalah travel biro, ekspediter dan pemilik gudang. Dari kepentingan itu ada aspek-aspek yang terlibat dalam pengangkutan antara lain :

- 1.) Pelaku adalah pemilik barang atau penumpang, pemilik jasa angkutan dan penerima barang (terlibat langsung). Sedangkan pemilik gudang, travel biro dan ekspediter (tidak terlibat langsung).

---

<sup>47</sup>*Angkut*, mengangkut: 1. Mengangkut dan membawa; 2. Memuat dan membawa atau mengirimkan ke...; 3. Mengandung (berisi): mis luka yang nanah. *Angkutan*: 1. (Pengangkutan) pembawaan barang-barang mis: siapa yang akan mengurus pengangkutan: ~dengan kereta api lebih murah daripada dengan truk; 2. Barang-barang yang diangkut; mis: ~pertama akan sampai ke pelabuhan Semarang akhir bulan ini. *Pengangkut*: orang yang mengangkut: alat (kapal dsb) untuk mengangkut: mis ~dagangan: kapal~, W.J.S. Poerwadarminta, Kamus Umum Bahasa Indonesia, Pusat Pembinaan Dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1984, hlm. 47.

- 2.) Alat adalah hukum pengangkutan hanya mengcover sarana pengangkutan yang memakai alat.
- 3.) Barang atau Penumpang adalah seorang pengangkut bertanggungjawab atas keselamatan barang dan penumpang yang diangkut.
- 4.) Perbuatan adalah perbuatan itu menyangkut tanggung jawab para pihak, bila terjadi sesuatu hal siapa yang bertanggung jawab.
- 5.) Fungsi adalah dikaitkan dengan keadaan geografis negara Indonesia yang membutuhkan pengangkutan sebagai wujud dari negara kepulauan.
- 6.) Tujuan adalah dilihat dari segi tujuan pengangkutan itu sendiri (misalnya dari kota A menuju kota B).

### **1. Arti Penting Pengangkutan**

Pengangkutan merupakan suatu hal yang teramat penting sebagai alat penunjang kehidupan masyarakat dalam mencukupi segala bentuk aktivitas untuk mencukupi kebutuhan hidup dalam kehidupan sehari-hari, hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor sebagai berikut :<sup>48</sup>

1. **Keadaan Geografis Indonesia** ,yaitu sebagaimana diketahui Indonesia merupakan suatu bentuk negara kepulauan dimana berupa daratan dan lautan yang terdiri dari beribu-ribu pulau baik besar maupun kecil dari sabang sampai merauke, juga terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang

---

<sup>48</sup>Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 7-8.

dimungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, laut dan udara guna menghubungkan seluruh wilayah negara.

2. **Kependudukan** yaitu sebagaimana diketahui Indonesia merupakan suatu negara berkembang yang mempunyai pola kehidupan sederhana terdiri atas pedesaan dan perkotaan. Hal ini mengingat tingkat pembangunan tidak merata disebabkan minimnya sarana pengangkutan sebagai alat transportasi dalam menjangkau wilayah-wilayah atau pelosok-pelosok daerah terpencil untuk dicapai. Apabila sarana pengangkutan ditingkatkan dengan baik maka mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan merata dapat terwujud, karena memudahkan pertukaran dan perpindahan penduduk dari desa ke kota (urbanisasi). Sehingga tidak ada merasa yang tertinggal dan terdepan dimana ada perubahan pola kehidupan di pedesaan cenderung menyesuaikan pola kehidupan di perkotaan sebagai akibat arus informasi yang cepat dan modern sehingga dapat mempengaruhi cara berfikir untuk maju mengejar ketertinggalan.
3. **Berbagai Sektor Pembangunan** yaitu perkembangan kemajuan pengangkutan dapat menunjang pelaksanaan pembangunan di berbagai sektor kehidupan (sektor industri, pariwisata, perdagangan, dan pendidikan) disamping sebagai penghubung wilayah juga penyebarluasan berita dan sarana informasi komunikasi serta pemerataan hasil-hasil pembangunan yang di distribusikan ke berbagai wilayah pelosok tanah air.

4. **Pengembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi** yaitu pengangkutan yang modern dan cepat dapat mendorong roda pembangunan dibidang pendidikan ilmu dan teknologi sehingga dapat tercipta suatu sumber daya manusia yang berkualitas dalam menghadapi segala tantangan globalisasi dan era perdagangan bebas. Hal ini harus ditunjang peraturan-peraturan guna mengatur sesuatu yang dirasa perlu dalam hubungan pengangkutan, yang dapat melindungi kepentingan masyarakat umum yaitu dengan hukum pengangkutan meliputi perkeretaapian, lalu lintas dan angkutan jalan, penerbangan dan pelayaran.

## **2. Ruang Lingkup Hukum Pengangkutan**

Sebagai wujud perlindungan terhadap kepentingan masyarakat maka dikeluarkan Undang-Undang Pengangkutan sebagai berikut :<sup>49</sup>

- (1) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menggantikan Stb. No. 262 Tahun 1927 tentang Pengangkutan Kereta Api.
- (2) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menggantikan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.
- (3) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan menggantikan Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan. Namun Ordonansi Pengangkutan Udara Stb. Nomor 100 Tahun 1939 dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang ini.

---

<sup>49</sup>Ibid, hlm. 14-16.

- (4) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menggantikan semua perundang-undangan Hindia Belanda yang berhubungan dengan pelayaran (Pasal 131 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992).

### **3. Pengertian Menyelenggarakan Pengangkutan**

Dalam menyelenggarakan pengangkutan harus memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :

- (1) Pengangkutan diselenggarakan sendiri oleh pengangkut atau dilakukan oleh orang lain dengan perintahnya.
- (2) Dengan selamat, artinya apabila pengangkutan ternyata berjalan dengan tidak selamat, pengangkut harus bertanggung jawab. Keadaan tidak selamat dapat diidentifikasi sebagai berikut :
  - a. Pada pengangkutan barang, barangnya tidak ada, lenyap, musnah atau barangnya ada tapi rusak sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa.
  - b. Pada pengangkutan penumpang, si penumpang mati atau menderita luka, cacat sebagian atau seluruhnya disebabkan oleh berbagai kemungkinan peristiwa.
- (3) Menyerahkan barang kepada penerima ditempat tujuan, yaitu tempat yang disepakati oleh para pihak sebagai tempat berakhirnya penyelenggaraan pengangkutan tersebut.

## B. PENGERTIAN KORPORASI

Pengertian korporasi apabila dalam kamus bahasa Inggris ada dua :

- a) **Corporate** yaitu : 1 bersama-sama; 2 berkedudukan badan hukum; bersifat resmi.
- b) **Corporation** yaitu : 1 pemerintah haminte; 2 badan hukum.<sup>50</sup>

Istilah korporasi dalam kamus bahasa Indonesia tidak dikenal, dalam hal ini hanya istilah badan hukum yang mempunyai arti “organisasi (perkumpulan dsb) yang diakui oleh hukum sebagai “Orang”.<sup>51</sup> Hal ini dapat kita simak mengenai “**Corporation**” dalam Black’s Law Dictionary sebagai berikut :<sup>52</sup>

*“An entity (usu. A business) having authority under law to act as a single person distinct from the share holders who own it and having rights to issue stock and exist indefinitely; a group or succession of persons established in accordance with legal rules into a legal or juristic persons that has legal personality distinct from the natural persons who make it up, exists indefinitely apart from them, and has the legal powers that its constitution gives it.- Also termed corporation aggregate; aggregate corporation; body corporate; corporate body.- Incorporate,ub.-corporate,adj. See Company.”*

Secara umum korporasi memiliki lima ciri penting yaitu :<sup>53</sup>

- a. Merupakan subyek hukum buatan yang memiliki kedudukan hukum khusus.
- b. Memiliki jangka waktu hidup yang tak terbatas.
- c. Memperoleh kekuasaan (dari negara) untuk melakukan kegiatan bisnis tertentu.
- d. Dimiliki oleh pemegang saham.
- e. Tanggung jawab pemegang saham terhadap kerugian korporasi biasanya sebatas saham yang dimilikinya.

---

<sup>50</sup>S. Wojowasito dan Tito Wasito W, **Kamus Lengkap Inggris – Indonesia Dan Indonesia Inggris Dengan Ejaan Yang Disempurnakan**, Hasta, Bandung, 1991, hlm. 33.

<sup>51</sup>W.J.S. Poerwadarminta, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Op.Cit., hlm. 364.

<sup>52</sup>Bryan A. Garner (*Editor in Chief*), **Black’s Law Dictionary, Seventh Edition, West Group, ST. Paul, MINN**, 1999, hlm. 341.

<sup>53</sup>I.S. Susanto, **Kejahatan Korporasi**, Universitas Diponegoro, Cetakan Pertama, Semarang, 1995Hlm. 15.

Karena pengertian korporasi atau badan hukum (*rechtspersoon*) adalah konsep hukum perdata maka ada baiknya melihat pengertian korporasi tersebut, menurut **Hans Kelsen** sebagai berikut.<sup>54</sup>

“Definisi yang lazim dari korporasi adalah yakni sebagai “pribadi” yang mempunyai hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang berbeda dari hak-hak dan kewajiban-kewajiban individu-individu yang membentuknya. Korporasi dipandang sebagai “pribadi” karena peraturan hukum menetapkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu menyangkut kepentingan anggota korporasi tetapi tidak merupakan hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari para anggota, dan oleh sebab itu ditafsirkan sebagai hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari korporasi itu sendiri. Hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari korporasi itu diciptakan terutama oleh tindakan-tindakan dari para organ korporasi”.

Pengertian tersebut, juga dapat kita simak beberapa pendapat para sarjana sebagai berikut ini :<sup>55</sup>

- a) **Utrecht & Moh. Soleh** : korporasi ialah “suatu gabungan orang yang dalam pergaulan hukum bertindak bersama-sama sebagai suatu subyek hukum tersendiri suatu personifikasi. Korporasi adalah badan hukum yang beranggota, tetapi mempunyai hak kewajiban sendiri terpisah dari hak kewajiban anggota masing-masing”.
- b) **Subekti & Tjitrosudibio** : “yang dimaksud dengan *corporatie* atau korporasi adalah suatu perseroan yang merupakan badan hukum.
- c) **R. Subekti** : “Badan hukum pada pokoknya adalah suatu badan atau perkumpulan yang dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti manusia, serta memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti manusia, serta memiliki kekayaan sendiri, dapat menggugat di depan hakim”.
- d) **Yan Pramadya Puspa** : “Korporasi atau badan hukum adalah suatu perseroan yang merupakan badan hukum, yaitu suatu perkumpulan atau organisasi yang oleh hukum diperlakukan seperti seorang manusia (*persona*) ialah sebagai pengemban (atau pemilik) hak dan kewajiban memiliki hak menggugat ataupun digugat dimuka pengadilan”.

---

<sup>54</sup>Hans Kelsen (Ahli Bahasa Somardi), Teori Hukum Murni (Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif), Cetakan Pertama, Rimdipress, Jakarta, 1995, hlm. 98-99.

<sup>55</sup>Muladi & Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Sekolah Tinggi Hukum Bandung, Cetakan Pertama, Bandung, 1991, hlm. 13-15.

- e) **A. Abdurachman** : “*Corporatio* (korporasi;perseroan) adalah suatu kesatuan menurut hukum atau suatu badan susila yang diciptakan menurut undang-undang sesuatu negara untuk menjalankan suatu usaha atau aktivitas atau kegiatan lainnya yang sah. Pada umumnya suatu *corporation* dapat merupakan suatu organisasi pemerintah, setengah pemerintah atau partikelir”.
- f) **Rudi Prasetyo** : “Kata korporasi sebutan yang lazim dipergunakan di kalangan pakar hukum pidana untuk menyebut apa yang biasa dalam bidang hukum lain khususnya bidang hukum perdata, sebagai badan hukum atau yang dalam bahasa Belanda disebut sebagai *rechtspersoon*, atau yang dalam bahasa Inggris disebut *legal entities* atau *corporation*”.
- g) **Wirjono Prodjodikoro** : “Korporasi adalah suatu perkumpulan orang, dalam korporasi biasanya yang mempunyai kepentingan adalah orang-orang manusia yang merupakan anggota dari korporasi itu, anggota-anggota mana juga mempunyai kekuasaan dalam peraturan korporasi berupa rapat anggota sebagai alat kekuasaan yang tertinggi dalam peraturan korporasi”.

Berbeda dengan beberapa pendapat diatas dalam tulisan **J.E Sahetapy** dijelaskan bahwa: “korporasi bukan seorang pribadi, meskipun dalam kenyataannya ia mengadakan aktivitas sebagai seorang pribadi yaitu membuat transaksi dalam bidang perdagangan dan keuangan, membayar pajak dan sebagainya. Korporasi adalah suatu “*persona ficta*” atau “*legal fiction*” atau suatu fiksi hukum, yang mana tidak dapat berbicara atau mengeluarkan suara dan tidak memiliki pikiran”.<sup>56</sup> Pandangan tersebut jelas bahwa korporasi tidak dapat melakukan perbuatan seperti manusia karena korporasi dalam bahasa hukum pidana, tidak memiliki “*actus reus*” maupun “*mensrea*”.<sup>57</sup> Pandangan yang demikian menurut penulis sudah banyak di tinggalkan karena dalam hukum modern secara realita “korporasi diakui sebagai badan hukum”, hal ini dapat kita simak pendapat **W. Friedmann** dalam bukunya

---

<sup>56</sup>J.E. Sahetapy, Kejahatan Korporasi, Eresco, Bandung, 1994, hlm. 32.

<sup>57</sup>Ibid, hlm. 32.

*Legal Theory* "One of The Great Legal Works of the present Century" sebagai berikut:<sup>58</sup>

*"Modern jurist seem increasingly inclined to overcome the dilemma, by reducing the concept of juristic personality to a technical device. Some analytical jurist, like Kelsen and Kocourek, stress the technical and relative character of the concept of personality. Others the distinction between physical and juristic reality. The conception of corporate personality expresses a juristic reality,....nothing more and nothing less, although its reality is, nevertheless, rooted in its reference to the world of emperical fact. Legal personality... is a juristic creation,, but it does not follow that it is not something real...If we ascribe it to the essential elements of law...thought and willed into permanent being by the same agency."*

Lebih jelasnya dapat kita simak pendapat **Hans Kelsen** sebagai berikut :<sup>59</sup>

"Kadang-kadang doktrin "*societis non potest deliquere*" (suatu asosiasi tidak dapat melakukan suatu kejahatan) didasarkan kepada fakta bahwa badan hukum tidak dapat mempunyai suatu perasaan bersalah, yang berarti keadaan jiwa tertentu yang merupakan unsur "kesalahan" (*culpability*), karena badan hukum yang bukan "pribadi" nyata, sama sekali tidak dapat memiliki keadaan jiwa. Argumentasi ini tidak meyakinkan. Peraturan tentang mens rea bukan tanpa kekecualian-kekecualian. Tanggungjawab absolut tidak ditiadakan, sekalipun dalam hukum pidana modern. Disamping itu, jika dimungkinkan untuk menuduhkan suatu tindakan fisik yang dilakukan oleh seseorang manusia kepada badan hukum walaupun badan hukum itu tidak mempunyai fisik, maka mesti dimungkinkan untuk menuduhkan tindakan-tindakan fisik kepada badan hukum walaupun badan hukum itu tidak mempunyai jiwa. Jika hukum memberikan sanksi pidana terhadap badan hukum hanya dibawah kondisi bahwa organnya telah bertindak dengan dikehendaki dan dengan itikad jahat, maka sangat mungkin untuk menyatakan bahwa badan hukum mesti mempunyai perasaan bersalah untuk dapat dihukum. Bahwa badan hukum adalah makhluk nyata, yakni bukan suatu fiksi hukum, untuk membuktikan bahwa delik dan khususnya kejahatan dapat dituduhkan kepada badan hukum."

---

<sup>58</sup>W. Friedmann, *Legal Theory "One of The Great Legal Works of the present Century"*, Third Edition, Stevens & Sons Limited, London, 1953, hlm. 410-411.

<sup>59</sup>Hans Kelsen, *Teori Hukum Murni (Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif)*, Op.Cit., hlm. 106 .

Bertitik tolak dari beberapa pengertian korporasi tersebut diatas jelas bahwa korporasi sebutan yang lazim dalam hukum pidana dan mengandung pengertian badan hukum yaitu suatu perkumpulan orang (organisasi) atau badan usaha yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap, sehingga dalam menjalankan usaha dan aktivitasnya sah menurut undang-undang, serta dapat dituntut dan menuntut secara hukum di pengadilan.<sup>60</sup> Secara sistematis, mengenai badan hukum itu dijelaskan H. Setiyono sebagai berikut:<sup>61</sup>

1. Pembagian Badan Hukum Menurut Macam-Macamnya:

- a. Badan hukum orisinil (murni/asli) yaitu Negara, contohnya Negara Republik Indonesia yang berdiri pada tanggal 17 Agustus 1945.
- b. Badan hukum yang tidak orisinil (tidak murni/tidak asli), yaitu badan-badan hukum yang berwujud sebagai perkumpulan berdasarkan ketentuan Pasal 1653 KUH Perdata. Menurut pasal tersebut ada empat jenis badan hukum yaitu:
  - Badan hukum yang diadakan (didirikan) oleh kekuasaan umum, misalnya propinsi, kota praja, bank-bank yang didirikan oleh negara;

<sup>60</sup>Dalam hal ini perundang-undangan tentang badan hukum dibagi dua kelompok yaitu :

1. Peraturan perundang-undangan tentang badan hukum menurut KUH Perdata (B.W.):

- a. Bab IX KUH Perdata Pasal 1653 yang mengatur tentang *zedelijke lichamen* yaitu badan-badan susila dan sekarang disebut badan hukum;
- b. Stb. 1870 No. 64: *Rechtspersoonlijkheid van Vereniging* (kepribadian hukum dari perkumpulan artinya badan hukum itu mempunyai kedudukan sebagai subyek hukum);
- c. Stb. 1927 No. 156, *Regeling van de Rechtspositie der Kerkgenootschappen*;
- d. Bab II bagian 3 KUH Dagang (W.v.K) menurut Stt. 1938 No. 276 tentang Perseroan terbatas;
- e. Pasal 286 KUH Dagang, tentang Perusahaan Asuransi yang merupakan Badan hukum;
- f. Stb. 1926 No. 377, tentang Dana Buruh.

2. Peraturan perundang-undangan tentang badan hukum menurut hukum Adat maupun KUH Perdata:

- a. Stb. 1939 No. 569, *Ordonantie op de Inlandsche Maatschapij op Aandelen* (tentang I.M.A.);
- b. Stb. 1938 No. 570, *Ordonantie op de Inlandsche Vereniging* (tentang Perhimpunan Bumiputra);
- c. Stb. 1939, No. 571, *Ordonantie op de Gerechtelijke Vereniging van Inlandsche Rechtspersonen*.

Disamping itu terdapat badan usaha yang mempunyai status badan hukum yaitu koperasi (Pasal 44 ayat (3) UU No. 12 Tahun 1976, L.N. 1967-23 yang menyatakan bahwa koperasi mempunyai kedudukan sebagai badan hukum. Yayasan (*Stichting*) merupakan badan hukum pula (Belanda dalam Buku II title 5 Pasal 285-305 B.W. Baru Tahun 1976), Muladi & Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Op.Cit., hlm. 17-18.

<sup>61</sup>H. Setiyono, Kejahatan Korporasi Analisis Viktimologis Dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Averroes Press, Malang, 2002, hlm. 5-7.

- Badan hukum yang diakui oleh kekuasaan umum, misalnya perseroaan (*venootschap*), gereja-gereja (sebelum diatur sendiri tahun 1927), *waterschappen* seperti Subak di Bali;
- Badan hukum yang diperkenankan (diperbolehkan) karena diizinkan;
- Badan hukum yang didirikan untuk suatu maksud/tujuan tertentu.

2. Pembagian Badan Hukum Menurut Jenis-Jenisnya:

Menurut penggolongan hukum, yaitu golongan hukum publik dan hukum privat.

a. **Badan Hukum Publik**

Suatu badan hukum di Indonesia yang merupakan badan hukum publik adalah negara. Bertindaknya dalam lapangan hukum perdata masih merupakan persoalan yang harus ditentukan apakah berdasarkan hukum adat atau hukum perdata barat (BW/KUH Perdata). Badan hukum publik yang mempunyai teritorial pada umumnya harus memperhatikan atau menyelenggarakan kepentingan mereka yang tinggal di di daerah atau wilayahnya. Misalnya Negara Republik Indonesia itu mempunyai wilayah dari sabang sampai merauke. Propinsi Jawa Barat, kotapraja-kota praja masing-masing mempunyai wilayah. Selain itu ada juga badan hukum yang hanya menyelenggarakan kepentingan beberapa orang saja, seperti Subak di bali. Sedangkan badan hukum publik yang tidak mempunyai teritorial adalah suatu badan hukum yang dibentuk oleh yang berwajib hanya untuk tujuan tertentu saja. Misalnya bank Indonesia adalah badan hukum yang dibentuk yang berwajib hanya untuk tujuan tertentu saja. Demikian pula perusahaan jawatan (*Perjan*) berdasarkan *Indonesche Bedrijven Wet* (IBW) Stb. 1927-419 dengan perubahannya dan diatur lebih lanjut dalam PP No. 7/1969, Perusahaan Umum (*Perum*) yang dibentuk berdasarkan PP No. 19/1960.

b. **Badan Hukum Privat**

Dalam badan hukum perdataan ialah badan-badan hukum yang terjadi atau didirikan atas pernyataan kehendak dari orang perorangan. Disamping itu, badan hukum publik dapat juga mendirikan suatu badan hukum privat (*keperdataan*), misalnya Negara Republik Indonesia mendirikan yayasan-yayasan, PT-PT Negara, dan sebagainya, bahkan daerah-daerah otonomi dapat mendirikan, seperti bank-bank daerah. Ada beberapa macam badan hukum privat antara lain bisa disebutkan disini, yaitu:

- Perkumpulan (*vereniging*) diatur dalam Pasal 1653 KUH Perdata, juga Stb. 1870-64 dan Stb. 1939-570;
- Perseroan Terbatas (PT) diatur dalam Pasal 36 KUH Dagang;
- *Rederij* diatur dalam Pasal 323 KUH Dagang;
- *Kerkgenootschappen* diatur dalam Stb. 1927-156;
- Koperasi diatur dalam UU No. 25 1992;

- Yayasan dan sebagainya.

Sebagai badan hukum, maka pendiriannya harus dipenuhi beberapa persyaratan. Misalnya suatu Perseroan Terbatas (PT) untuk mendapatkan status sebagai badan hukum perlu dipenuhi beberapa persyaratan yaitu:<sup>62</sup>

1. PT harus didirikan dengan akta otentik, yaitu akta Notaris (Pasal 38 KUH Dagang), oleh paling sedikit dua orang. Akta pendirian itu mengandung anggaran dasar yang memuat aturan-aturan tentang bagaimana PT itu akan diatur, diurus (dikelola) menurut batas-batas yang ditetapkan oleh undang-undang.
2. Sebelum suatu PT bisa berdiri dengan sah, maka akta pendiriannya atau naskah/rancangan (*ontwerp*), akta itu harus disampaikan lebih dahulu kepada Menteri Kehakiman, untuk memperoleh persetujuan/izin (*bewelling*) nya, yang dikenal dengan sebutan pengesahan (Pasal 36 ayat (2) KUH Dagang).
3. Para pesero dalam PT (biasanya diwakili oleh direksinya atau kuasa yang ditunjuk dalam akta pendirian), berkewajiban mendaftarkan akta pendirian dan perubahannya dalam Register Umum yang tersedia di Kantor Panitera Pengadilan Negeri dimana PT itu bertempat kedudukan, dan mengumumkannya dalam Berita Negara (Pasal 38 ayat (2), (3) dan (4), dan Pasal 39 KUH Dagang).

Sebagaimana dijelaskan **Muladi**,<sup>63</sup> berdasarkan praktek bahwa pengesahan sebagai badan hukum dari Menteri Kehakiman adalah merupakan syarat mutlak bagi berdirinya suatu Perseroan Terbatas (Putusan Pengadilan Negeri Semarang No. 224/1950/Perdata, tanggal 17 Maret 1951). Sebaliknya, apabila mendirikan perkumpulan yang bukan badan hukum, maka syarat “pengesahan akta pendirian oleh pemerintah”, tidak diperlukan. Dalam kesempatan lain beliau, menyatakan bahwa:

- a. Korporasi mencakup baik badan hukum (*legal entity*) maupun non badan hukum seperti organisasi dan sebagainya;

---

<sup>62</sup>Muladi & Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 18-19.

<sup>63</sup>Ibid, hlm. 19.

- b. Korporasi dapat bersifat privat (*private juridical entity*) dan dapat pula bersifat publik (*publik entity*).<sup>64</sup>

Dengan melihat uraian tersebut diatas, maka penulis menyimpulkan hal-hal sebagai berikut :

- 1) Badan Hukum Publik adalah Negara sedangkan Badan Hukum Privat adalah Perseroan Terbatas<sup>65</sup>, Koperasi<sup>66</sup>, dan Yayasan<sup>67</sup>. Pengesahan akta pendiriannya oleh pemerintah merupakan “syarat mutlak”, hal ini berkekuatan hukum tetap dan diatur secara tegas oleh undang-undang. Disamping itu Partai Politik dapat dikatakan sebagai Badan Hukum, hal ini tercantum dalam ketentuan Pasal 4 ayat

---

<sup>64</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia, Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Universitas Diponegoro, Semarang, 1997, hlm. 201.

<sup>65</sup>Perusahaan dapat sebagai badan hukum apabila mendapatkan pengesahan dari Menteri, hal ini tercantum dalam ketentuan Pasal 7 ayat (6) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas; dalam Munir Fuadi, Doktrin-Doktrin Modern Dalam Corporate Law & Eksistensinya Dalam Hukum Indonesia, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, hlm. 25; Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (1) menyatakan: “Perseroan Terbatas yang selanjutnya disebut perseroan adalah badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham, dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya”, sedangkan menurut ketentuan Pasal 1 ayat (7) menyatakan “Menteri adalah Menteri Kehakiman Republik Indonesia”, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, Arkola, Surabaya, tanpa tahun, hlm. 2-3.

<sup>66</sup>Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (1) menyatakan: “Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan” dan ketentuan Pasal 9 menyatakan: “Koperasi memperoleh status badan hukum setelah akta pendiriannya disahkan oleh Pemerintah”, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian Dilengkapi Dengan UU RI No. 12 Tahun 1967 Tentang Pokok-Pokok Perkoperasian, Arkola, Surabaya, tanpa tahun, hlm. 2-6.

<sup>67</sup>Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (1) menyatakan: “Yayasan adalah badan hukum yang terdiri atas kekayaan yang dipisahkan dan diperuntukkan untuk mencapai tujuan tertentu di bidang sosial, keagamaan, dan kemanusiaan, yang tidak mempunyai anggota”, dan ketentuan Pasal 11 ayat (1) menyatakan: “Yayasan memperoleh status badan hukum setelah akta pendirian Yayasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (2) memperoleh pengesahan dari menteri”, selanjutnya dalam Pasal 11 ayat (2) menyatakan: “Kewenangan Menteri dalam memberikan pengesahan akta pendirian Yayasan sebagai badan hukum dilaksanakan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Kehakiman dan Hak Asasi Manusia atas nama Menteri yang wilayah kerjanya meliputi tempat kedudukan Yayasan”, Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 Tentang Yayasan, Citra Umbara, Bandung, 2002, hlm. 2-6.

- (3) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1999 tentang Partai Politik, menyatakan: “Pengesahan pendirian Partai Politik sebagai badan hukum diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia”.<sup>68</sup>
- 2) Badan Usaha (CV, Firma, Agen) adalah suatu perkumpulan yang bukan badan hukum, maka syarat “pengesahan akta pendirian oleh pemerintah”, tidak diperlukan. Akta pendiriannya cukup dicatatkan dan disahkan dalam akte notaris. Dapat dikatakan sebagai non badan hukum.
- 3) Organisasi (Ormas, LSM) adalah suatu sekumpulan orang yang mempunyai anggaran dasar dan anggaran rumah tangga yang bukan badan hukum, maka syarat “pengesahan akta pendirian oleh pemerintah”, tidak diperlukan. Akta pendiriannya cukup dicatatkan dan disahkan dalam akte notaris. Dapat dikatakan sebagai non badan hukum.
- 4) Sebagai subyek hukum yang keberadaannya ditentukan oleh perundang-undangan, “menjadikannya ihwal menyangkut hak, kewajiban, tindakan hingga tanggung jawabnya ditentukan oleh undang-undang”.<sup>69</sup>
- 5) Dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti manusia, serta memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti manusia.

---

<sup>68</sup>Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1999 tentang Partai Politik, Sinar Grafika, Jakarta, Tanpa Tahun.

<sup>69</sup>Muladi & Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 15.

- 6) Mempunyai hak menuntut atau dituntut maupun menggugat atau digugat di depan pengadilan.

Dengan demikian, maka dapat disimpulkan bahwa “korporasi” dalam istilah hukum pidana tidak selalu “badan hukum”, tetapi badan hukum merupakan suatu bagian dari korporasi. Karena “korporasi” meliputi suatu badan hukum dan non badan hukum.

## C. TINDAK PIDANA DAN PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA

### 1. Istilah Tindak Pidana

Sebagaimana diketahui pemakaian istilah “tindak pidana”<sup>70</sup> sangat diminati oleh para pembentuk undang-undang, hal ini berkaitan dengan banyaknya istilah sebagai pengganti “*strafbaar feit*” dalam perundang-undangan di Indonesia, yang mana oleh Sudarto dijelaskan sebagai berikut.<sup>71</sup>

1. Peristiwa pidana (Undang-Undang Dasar Sementara 1950 Pasal 14 ayat (1));
2. Perbuatan pidana (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1951, Undang-Undang mengenai : Tindakan sementara untuk menyelenggarakan kesatuan susunan, kekuasaan dan Acara Pengadilan-pengadilan Sipil Pasal 5 ayat (3) huruf (b));
3. Perbuatan-perbuatan yang dapat dihukum (Undang-Undang Darurat No. 2 Tahun 1951 tentang : Perubahan *ordonantie tijdelijke byzondere straf bepalingen*” S. 1948 – 17 dan Undang-Undang R.I (dahulu) No. 8 Tahun 1948 Pasal 3.
4. Hal yang diancam dengan hukum dan perbuatan-perbuatan yang dapat dikenakan hukuman (Undang-Undang Darurat No. 16 Tahun 1951, tentang penyelesaian perselisihan perburuhan, Pasal 19, 21, 22).

---

<sup>70</sup>Tindak pidana adalah suatu pengertian dasar dalam hukum pidana, lain halnya dengan istilah perbuatan jahat atau kejahatan yang bisa diartikan secara yuridis atau kriminologis., Sudarto, Hukum Pidana I, Yayasan Sudarto d/a Fakultas Hukum Undip, Cetakan ke II, Semarang, 1990, hlm. 40.

<sup>71</sup>Ibid, hlm. 38-39.

5. Tindak pidana (Undang-Undang Darurat No. 7 Tahun 1953 tentang pemilihan umum, Pasal 129).
6. Tindak pidana (Undang-Undang Darurat No. 7 Tahun 1955 tentang pengusutan, penuntutan dan peradilan Tindak Pidana Ekonomi Pasal 1 sdb).
7. Tindak pidana (Penetapan Presiden No. 4 Tahun 1964 tentang kewajiban kerja bakti dalam rangka pemasyarakatannya bagi terpidana karena melakukan tindak pidana yang merupakan kejahatan Pasal 1).

Disamping hal tersebut diatas, penyebutan istilah tindak pidana dapat kita lihat dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada Pasal 53 ayat (1) yang berbunyi sebagai berikut :

“Selain pejabat polisi negara Republik Indonesia, pejabat pegawai negeri sipil tertentu di lingkungan departemen yang lingkup tugas dan tanggung jawabnya meliputi pembinaan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, diberi wewenang khusus sebagai penyidik sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, untuk melakukan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan”.<sup>72</sup>(pertebal penulis)

Dari beberapa uraian tersebut diatas nampak jelas bahwa pembuat undang-undang lebih dominan memilih istilah tindak pidana daripada peristiwa pidana atau perbuatan pidana. Hal ini dikarenakan istilah tersebut sudah dapat diterima oleh masyarakat, jadi mempunyai “*sociologische gelding*”.<sup>73</sup> Istilah “tindak” menurut Satochid Kartanegara, mencakup pengertian melakukan atau berbuat (*actieve handeling*) dan atau pengertian tidak melakukan, tidak berbuat, tidak melakukan suatu perbuatan (*passieve handeling*). Sedangkan istilah “perbuatan” berarti melakukan, berbuat (*actieve handeling*) tidak mencakup pengertian mengakibatkan, dan kalau istilah “peristiwa” tidak menunjukkan kepada hanya

<sup>72</sup>Bunyi Pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Pengangkutan 1992, Sinar Grafika Jakarta, 1995, hlm.18.

<sup>73</sup>Ibid, hlm. 39.

tindakan manusia.<sup>74</sup> Pemakaian istilah “tindak pidana” tersebut menurut **S.R. Sianturi** lebih tepat karena.<sup>75</sup>

“Istilah tindak pidana dipandang diperjanjikan sebagai kependekan dari: **TINDAK-** (AN yang dilakukan oleh manusia, untuk mana ia dapat dipidana). Istilah tersebut harus pula diperjanjikan pengertiannya dalam bentuk perumusan. Dalam perumusan tersebut harus tercakup semua unsur-unsur dari delik (tindak pidana), atas dasar mana dapat dipidananya petindak yang telah memenuhi unsur-unsur tersebut”.

Sejalan dengan hal tersebut **Wirjono Projodikoro** merumuskan : “bahwa tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan hukuman pidana. Dan pelaku itu dapat dikatakan merupakan “subjek” tindak pidana”.<sup>76</sup> Berbeda dengan beberapa pendapat diatas maka “*strafbaar feit*” juga diartikan oleh para sarjana sebagai berikut :

- a.) **Moeljatno** : memakai istilah “perbuatan ” yaitu kelakuan + kejadian yang ditimbulkan oleh kelakuan atau dengan pendek = kelakuan + akibat dan bukan kelakuan saja.<sup>77</sup> Perbuatan tersebut “menunjuk baik pada akibatnya maupun yang menimbulkan akibat, jadi mempunyai makna yang abstrak”.<sup>78</sup>
- b.) **Roeslan Saleh** : “Perbuatan pidana adalah perbuatan yang oleh aturan hukum pidana dilarang dan diancam dengan pidana barangsiapa yang melanggar larangan tersebut, dinamakan perbuatan pidana juga disebut orang dengan

---

<sup>74</sup>S.R. Sianturi, Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya, Alumni Ahaem – Petehaem, Jakarta, 1986, hlm. 208.

<sup>75</sup>Ibid, hlm. 208.

<sup>76</sup>Ibid, hlm. 209.

<sup>77</sup>Moeljatno, Asas-Asas hukum Pidana, PT. Rineka Cipta, Cetakan Keenam, Jakarta, hlm. 56.

<sup>78</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 39.

delik”.<sup>79</sup> Bahwa perbuatan pidana ini adalah “perbuatan yang bertentangan dengan tata atau ketertiban yang dikehendaki oleh hukum”<sup>80</sup> atau “perbuatan yang anti sosial”.<sup>81</sup>

- c.) **Utrecht** : “Menganjurkan pemakaian istilah peristiwa pidana, karena istilah peristiwa itu meliputi perbuatan (*handelen* atau *doen*, positif) atau melalaikan (*verzuim* atau *nalaten* atau *niet doen*, negatif) maupun akibatnya”.<sup>82</sup>
- d.) **Mr. R. Tresna** : “Tidak mudah memberikan definisi yang tepat, mengatakan bahwa : Peristiwa pidana itu ialah sesuatu perbuatan atau rangkaian perbuatan manusia, yang bertentangan dengan undang-undang atau peraturan-peraturan lainnya, terhadap perbuatan mana diadakan tindakan penghukuman”.<sup>83</sup>

Menanggapi perbedaan tersebut diatas maka penulis sependapat dengan pemakaian istilah tindak pidana karena istilah tersebut banyak dipakai oleh para pakar dan lebih dominan dipakai dalam perundang-undangan di Indonesia. Dengan demikian tidak perlu diperdebatkan lagi mengenai istilah tersebut karena penggunaan istilah tindak pidana sangat tepat dan cenderung lebih diterima. Seyogianya kelak dikemudian hari ada keseragaman dan secara konsisten dalam pemakaian istilah tersebut.

---

<sup>79</sup>Roeslan Saleh, Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana), Aksara Baru, Cetakan Ketiga, Jakarta, 1983, hlm. 13

<sup>80</sup>Ibid, hlm. 9.

<sup>81</sup>Ibid, hlm. 13.

<sup>82</sup>S.R. Sianturi, Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya, Op.Cit., hlm. 207.

<sup>83</sup>Ibid, hlm. 208-209.

## 2. Unsur-Unsur Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana

Berkaitan dengan unsur-unsur tindak pidana (*strafbaar feit*) tidak ada kesatuan pendapat diantara para sarjana ilmu hukum pidana yaitu dengan adanya pandangan monistis dan pandangan dualistis tentang syarat-syarat pemidanaan. Untuk lebih jelasnya **Sudarto** mengklasifikasikan dua aliran tersebut dibawah ini.<sup>84</sup>

### a.) Aliran Monistis :

1. **D. Simons** menyatakan : *Strafbaar feit* adalah : “*een strafbaar gestelde, onrechmatige, met schuld verband staande handeling van een toerekeningsvatbaar persoon*”. Unsur-unsurnya adalah :
  - a. perbuatan manusia (positif atau negatif; berbuat atau tidak berbuat atau membiarkan),
  - b. diancam dengan pidana (*strafbaar gesteld*),
  - c. melawan hukum (*onrechmatig*),
  - d. dilakukan dengan kesalahan (*met schuld in verband staand*),
  - e. oleh orang yang mampu bertanggung jawab (*toerekeningsvatbaar persoon*). Hal tersebut mengandung unsur subyektif yaitu:
    - a. orang yang mampu bertanggung jawab;
    - b. adanya kesalahan (dolus atau culpa). Perbuatan harus dilakukan dengan kesalahan. Kesalahan ini dapat berhubungan dengan akibat dari perbuatan atau dengan keadaan-keadaan mana perbuatan itu dilakukan dan unsur obyektif yaitu : a. perbuatan orang; b. akibat yang kelihatan dari perbuatan itu; c. mungkin ada keadaan tertentu yang menyertai perbuatan itu dalam Pasal 281 KUHP sifat “*openbaar*” atau dimuka umum.
2. **Van Hamel** menyatakan : *Strafbaar feit* adalah *een wettelijk omschreven menshelijke gedraging, onrechtmatig, strafwaardig en aan schuld te wijten*. Mempunyai unsur-unsur :
  - a) perbuatan manusia yang dirumuskan dalam undang-undang;
  - b) melawan hukum;
  - c) dilakukan dengan kesalahan dan;
  - d) patut dipidana. Penulis-penulis Jerman yang berpandangan monistis disebut dibawah ini :
3. **E. Mezger** menyatakan : *Die Straftat ist der Inbegriff der Voraussetzungen der Strafe* (tindak pidana adalah keseluruhan syarat untuk adanya pidana) selanjutnya dikatakan : *Die Straftat ist demnach tatbestandlich-*

---

<sup>84</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 40-44.

*rechtwidrige, pers onlich-zurechenbare strafbedrohte Handlung*. Dengan demikian unsur-unsur tindak pidana ialah :

- a) Perbuatan dalam arti yang luas dari manusia;
  - b) Sifat melawan hukum (subyektif maupun obyektif);
  - c) Dapat dipertanggungjawabkan kepada seseorang;
  - d) Diancam dengan pidana.
4. **J. Baumann** menyatakan : *Verbrechen im weiteren, allgemeinen sinne* adalah *Die tatbestandmaszige rechtwidrige und schuld-hafte handlung* (perbuatan yang memenuhi rumusan delik, bersifat melawan hukum dan dilakukan dengan kesalahan).
  5. **Karni** menyatakan : Delik itu mengandung perbuatan yang mengandung perlawanan hak, yang dilakukan dengan salah dosa, oleh orang yang sempurna akal budinya dan kepada siapa perbuatan patut dipertanggungkan.
  6. **Wirjono Projodikoro** menyatakan : Tindak pidana berarti suatu perbuatan yang pelakunya dapat dikenakan pidana. Jelas sekali dari definisi-definisi tersebut diatas tidak adanya pemisahan antara *criminal act* dan *criminal responsibility*.
- b.) **Aliran Dualistis** :
- a) **H.B. Vos** menyatakan : *Een strafbaar feit is een menselijke gedraging waarop door de wet (genomen in de ruime zin van "wettelijke bepaling") straf is geteld, een gedraging dus, die in het algemeen (tenzij er een uitsluit ingsgrond bestaat) op straffe verboden is*. Jadi unsur-unsurnya meliputi :
    - a) kelakuan manusia dan;
    - b) diancam pidana dalam undang-undang.
  - b) **W.P.J. Pompe** menyatakan : Menurut hukum positif *strafbaar feit* adalah : tidak lain daripada *feit*, yang diancam pidana dalam ketentuan undang-undang. (*Volgens ons positieve recht is het strafbare feit niets anders dat een feit, dat in oen wettelijke strafbepaling als strafbaar in omschreven*). Lebih lanjut *strafbaar feit* itu adalah perbuatan, yang bersifat melawan hukum, dilakukan dengan kesalahan, dan diancam pidana. Dalam hukum positif, demikian **Pompe**, sifat melawan hukum (*wederrechtelijkheid*) dan kesalahan (*schuld*) bukanlah sifat mutlak untuk adanya tindak pidana (*strafbaar feit*). Untuk penjatuhan pidana tidak cukup dengan adanya tindak pidana, akan tetapi disamping itu harus ada orang yang dapat dipidana. Orang ini tidak ada, jika tidak ada sifat melawan hukum atau kesalahan. Pengertian tersebut serupa dengan **Moeljatno** yaitu memisahkan tindak pidana dari orangnya yang dapat dipidana. **Pompe** berpendirian *positief rechtelijk*.
  - c) **Moeljatno** menyatakan : Perbuatan pidana sebagai perbuatan yang diancam dengan pidana, barangsiapa melanggar larangan tersebut. Untuk adanya perbuatan pidana harus ada unsur-unsur :
    - a) perbuatan (manusia);
    - b) memenuhi rumusan dalam undang-undang (syarat formil) dan;

e) bersifat melawan hukum (syarat materiil).

Syarat formil itu harus ada, karena adanya azas legalitas yang ada dalam Pasal 1 KUHP. Syarat materiil harus ada, karena perbuatan itu harus pula betul-betul dirasakan oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tak boleh atau tak patut dilakukan; oleh karena bertentangan dengan atau menghambat akan tercapainya tata dalam pergaulan masyarakat yang dicita-citakan oleh masyarakat itu. Bahwa kesalahan dan kemampuan bertanggung jawab dari sipembuat tidak masuk sebagai unsur perbuatan pidana, karena hal-hal tersebut melekat pada orang yang berbuat. Jadi untuk memungkinkan adanya pemidanaan secara wajar apabila diikuti pendirian tersebut maka tidak cukup apabila seseorang itu telah melakukan perbuatan pidana belaka; disamping itu pada orang tersebut harus ada kesalahan dan kemampuan bertanggung jawab.

**Catatan** : berbeda dengan **Pompe** sifat melawan hukum diperlukan untuk adanya pemidanaan, dimana unsur sifat melawan hukum bagi **Moeljatno** adalah syarat mutlak yang tidak dapat ditinggalkan untuk adanya perbuatan pidana. (pertebal, cetak miring, garis bawah oleh penulis)

Menanggapi perbedaan pandangan tersebut diatas jelas secara prinsip tidak ada masalah dan yang terpenting “bahwa semua syarat yang diperlukan untuk pengenaan pidana harus lengkap adanya”.<sup>85</sup> Bahwa secara konsisten penulis sependapat dengan pandangan dualistis karena hal ini berkaitan dengan judul tesis ini yang memakai istilah tindak pidana dan terlebih juga ada pemisahan yang jelas antara “tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana”. Hal ini penulis kemukakan berdasarkan pendapat **Roeslan Saleh** dijelaskan bahwa:

“Pandangan yang memisahkan dua hal ini, perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana, mempunyai pengaruh pula atas pandangan tentang hal lain yang dalam kepustakaan hukum pidana juga dibicarakan orang, yaitu adanya Pasal 53 dan 55 KUHP tentang percobaan dan penyertaan. Mengenai hukum pidana yang dipersoalkan orang, apakah Pasal 53 KUHP melipat gandakan jumlah kejahatan, ataukah jumlah kejahatan adalah tetap tidak berubah, hanya lingkungan orang yang dapat dipidana saja yang menjadi lebih besar. Begitu pula dengan Pasal 55 KUHP yaitu penyertaan. Dengan berpedoman kepada pemisahan antara perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana artinya: haruslah ada perbuatan pidana terlebih dahulu barulah orang dapat

---

<sup>85</sup>Ibid, hlm. 45.

dipertanggungjawabkan menurut hukum pidana, maka adanya Pasal 53 KUHP ataupun Pasal 55 KUHP tentu memperbesar jumlahnya kejahatan. Timbulnya kemungkinan untuk dipidana adalah karena telah melakukan perbuatan pidana. Tanpa ada perbuatan pidana yang dilakukan maka pertanggungjawaban tidak mungkin ada. Terpenting bahwa prinsip pemisahan perbuatan pidana dan pertanggungjawaban pidana juga dapat dipakai untuk memecahkan soal-soal hukum lainnya dalam hukum pidana”,<sup>86</sup>

Menurut Sudarto bahwa pandangan monistis “seseorang yang melakukan tindak pidana sudah dapat dipidana, sedangkan pandangan dualistis sama sekali belum mencukupi syarat untuk dipidana karena masih harus disertai syarat pertanggungjawaban pidana yang harus ada pada orang yang berbuat”.<sup>87</sup> Berikut ini penulis mengutip beberapa pendapat para sarjana ilmu hukum pidana mengenai unsur-unsur pertanggungjawaban pidana dimana seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila memenuhi unsur-unsurnya.

Sebagaimana dijelaskan A. Zainal Abidin F Guru Besar Ilmu Hukum Pidana Universitas Hasanudin Makasar, sebagai penganut aliran monistis dalam tulisannya yang berjudul “Pertanggungjawaban Terhadap Delik-Deli Ekonomi”, prasaran pada simposium hukum pidana ekonomi yang diselenggarakan oleh

---

<sup>86</sup>Roeslan Saleh, Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana), Op.Cit., hlm. 76. Menurut hemat penulis istilah perbuatan pidana lebih tepat memakai istilah tindak pidana hal ini berdasarkan pendapat Sudarto dijelaskan bahwa: tindak pidana adalah suatu pengertian yuridis, lain hal-halnya dengan istilah “perbuatan jahat” atau “kejahatan” (*crime* atau *verbrechen* atau *misdaad*) yang bisa diartikan secara yuridis (hukum) atau kriminologis, Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 40. Dalam hal ini pengertian perbuatan pidana menurut Roeslan Saleh tidak dapat dipertahankan, karena 1) tidaklah sesuai dengan pengertian bahasa kita sendiri mengenai apa yang dinamakan perbuatan pidana; 2) karena *Nederland* sendiri pun sudah ada pendapat yang menyangsikan apakah unsur-unsur *strafbaar feit* itu sekarang masih benar untuk dikatakan demikian, bukankah suatu hal yang biasa atas suatu pendapat dan mengadakan perbaikan-perbaikan atasnya ?, Roeslan Saleh, Op.Cit., hlm. 21.

<sup>87</sup>Soedarto, Hukum Pidana I, Op.Cit., hlm. 45.

Puslitbang Kejaksaan Agung R.I. dan Fakultas Hukum Universitas Hasanudin di Makasar pada tanggal 25 dan 26 Februari 1981 menyatakan sebagai berikut .<sup>88</sup>

“Bahwa aliran monistis terhadap *strafbaar feit*, yang penganutnya merupakan mayoritas diseluruh dunia, memandang unsur pembuat delik sebagai bagian *strafbaar feit*. Misalnya Mr. Ch.J.E. Enschede dan Mr. A. Heijder melukiskan *strafbaar feit* sebagai *een daad-dader-complex*. Sedangkan Mr. J.H. Van Bemmelen tidak memberikan definisi teoritis, menyatakan bahwa harus dibedakan antara *bestanddelen* (bagian inti) dan *element* (unsur) *strafbaar feit*. *Bestanddelen* suatu *strafbaar feit* ialah bagian inti yang disebut oleh undang-undang pidana, yang harus dicantumkan dalam surat tuduhan penuntut umum dan harus dibuktikan. Sebaliknya, *element* ialah “*de vereisten, die voor de strafbaarheid van daad en dader uit het algemene deel van het weboek en uit algemene rechtsbeginselen voort vloeien*” (syarat-syarat untuk dipidanya perbuatan dan pembuat berdasarkan bagian umum KUH Pidana serta asas hukum umum). Kalau Van Bemmelen menggunakan istilah *bestanddelen* dan *elementen*, maka D. Hazewinkel Suringa menggunakan istilah “*samenstellende elementen*” atau “*constitutieve bestanddelen*” untuk unsur-unsur delik yang disebut oleh undang-undang, sedangkan untuk elementen yang tidak disebut tetapi diakui oleh asas hukum umum yang diakui serta ajaran ilmu hukum pidana disebutnya “*kenmerk*” (ciri), atau oleh pengarang lain disebut *stilzwijgende elementen* (unsur delik yang diterima diam-diam).” (cetak miring pertebal penulis)

Dengan demikian penganut pandangan monistis tentang *strafbaar feit* atau *criminal act* berpendapat, bahwa unsur-unsur pertanggungjawaban pidana yang menyangkut pembuat delik sebagai berikut .<sup>89</sup>

1. Kemampuan bertanggung jawab;
2. Kesalahan dalam arti luas:
  - Sengaja; dan/atau
  - Kealpaan;
3. Tak adanya alasan pemaaf (*verontschuldigungsgronden*).

---

<sup>88</sup>A. Zainal Abidin F, Pertanggungjawaban Terhadap Delik-Delik Ekonomi, Dalam Prasaran Pada Simposium Hukum Pidana Ekonomi yang diselenggarakan oleh Puslitbang Kejaksaan Agung R.I. dan Fakultas Hukum Universitas Hasanudin di Makasar pada tanggal 25 dan 26 Februari 1981, hlm. 7-8.

<sup>89</sup>Ibid, hlm. 8.

Lebih lanjut beliau mengemukakan sebagai berikut :<sup>90</sup>

“Bahwa lukisan kasus hipotetis tersebut, jelaslah bahwa sesuai dengan pemeriksaan dokter ahli B, yang merupakan pelaku (*pleger*), *manus ministra*, tak mampu bertanggungjawab contoh: Pasal 44 KUH Pidana, tidak mempunyai kesengajaan, lagi pula ada alasan pemaaf contoh Pasal 44 KUH Pidana dan “*Keine Strafe ohne Schuld*”. Karena tidak adanya ke tiga unsur atau ciri tersebut, maka berarti tidak terjadi pula *strafbaar feit*, sehingga A, *doen pleger*, yang membuat sehingga B melakukan perbuatan terlarang tersebut tidak dapat juga dipidana. Satu unsur saja dari *strafbaar feit* tidak terbukti, berarti tidak ada *strafbaar feit*. Sudah tentu keputusan hakim yang membebaskan A tidak memenuhi rasa keadilan masyarakat. Apabila dianut pandangan dualistis mengenai delik, maka unsur-unsur pembuat yang merupakan pertanggungjawaban pidana pembuat, tidak termasuk unsur delik dengan kata lain, walaupun B terbukti gila, masih terbukti adanya delik. Dengan demikian A, sebagai *doen pleger, middellijke dader*, sekalipun ia tidak melakukan perbuatan yang terlarang, yaitu “penyelundupan fisik”, ia dianggap sebagai pembuat. Ia memang tidak melakukan perbuatan aktif “menganut barang untuk diexport tanpa membayar bea dan tanpa surat-surat yang diperlukan”, namun A dapat dikatakan mewujudkan delik (*niet plegen maar begaan*). Pasal 55 KUH Pidana tepat menyatakan, bahwa “*als dadera worden gestraft*” (sebagai/laksana pembuat dipidana) dan tidak mensyaratkan bahwa segala jenis pembuat itu benar-benar pelaku. Orang yang membuat sehingga orang lain melakukan (*doen plegen*) menurut pandangan dualistis tentang delik sudah tentu dapat dipidana.” (garis bawah pertebal penulis)

**Herman Kantorowicz** adalah sarjana hukum pidana Jerman penganut pandangan dualistis, dimana beliau memperkenalkan ajaran tentang *subjective schuld* sebagai pengganti paham “*obyektif schuld*”, yang banyak dianut. Untuk adanya “*Strafvoraussetzungen*” (syarat-syarat penjatuhan pidana terhadap pembuat) diperlukan lebih dahulu pembuktian adanya “*Strafbare Handlung*” (perbuatan pidana), lalu sesudahnya itu dibuktikan *schuld* atau kesalahan subyektif pembuat.<sup>91</sup>

---

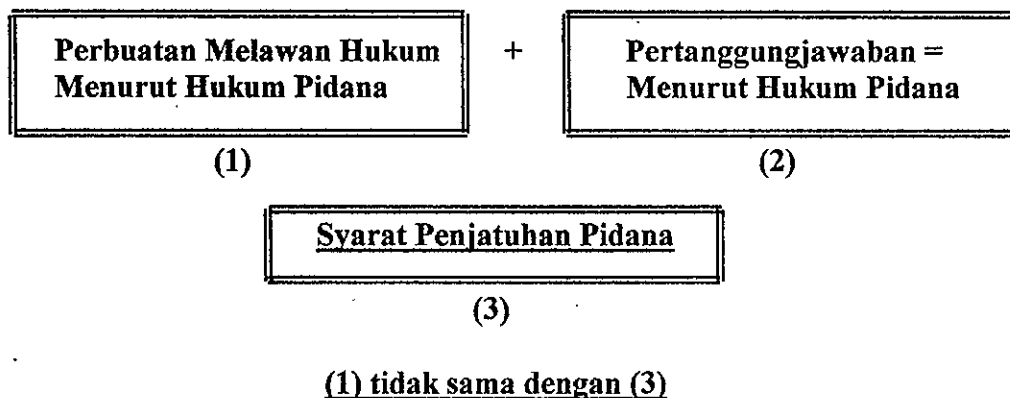
<sup>90</sup>Ibid, hlm. 8-9.

<sup>91</sup>Ibid, hlm. 9-10.

Berkaitan dengan ajaran dualistis tersebut, juga dianut dan diperkenalkan **Moeljatno** Guru Besar Ilmu Hukum Pidana Universitas Gajah Mada Yogyakarta sebagai berikut.<sup>92</sup>

“Oleh karena itu, syarat-syarat untuk adanya pidana (*Strafvorraussetzungen*) yang umumnya tanpa dipikirkan dengan jelas dan sistimatis, diikuti naluri yang memandangnya sebagai kualitas-kualitas *Handlung*, ibarat suatu *Merkmalshaus* (tumpukan syarat-syarat), sekarang hendaknya disistimatisir menurut hakekatnya masing-masing, dengan memperhatikan dua segi tadi, yang satu dengan lainnya, merupakan bentuk yang paralel. Pada segi *Handlung*, yang boleh dinamakan pula segi obyektif atau “*Tat*”, ada *Tatbestandsmaszigkeit*” (hal mencocoki rumusan *wet*) dan tidak adanya alasan pemaaf (*Fehlen von personlichen Starfausschleszunggrunden*. Sebagaimana hanya segi pertama sajalah yang mungkin *Tatbestandmaszig*, maka hanya segi yang kedua sajalah yang mungkin *schuldig*. Sementara itu segi-segi tersebut jika dipandang sebagai kesatuan, tidak hanya berdampingan semata-mata (*paralelverhaltnis*) bahkan yang satu merupakan syarat bagi yang lain (*Bedingungsverhaltnis*). Segi yang menjadi syarat adalah “*Tat*, yaitu “*die strafbare Handlung*” dalam makna *Strafgesetzbuch*, yang merupakan “*das Kriminelle Unrecht*” atau sifat melawan hukumnya perbuatan, dan tak mungkin ada “*Schuld*” tanpa adanya “*Unrecht*”..... (pertebal penulis)

Uraian tersebut diatas dapat dirumuskan secara sederhana sebagai berikut.<sup>93</sup>



<sup>92</sup>Ibid, hlm. 10.

<sup>93</sup>Ibid, hlm. 10-11.

Sebagaimana gambar tersebut diatas dapat dipandang sebagai tehnik bagi hakim untuk menjatuhkan pidana. Dengan demikian pendapat diatas, dapat memudahkan hakim untuk memberikan kualifikasi yang tepat bagi pembuat yang tak dapat dijatuhi pidana. Kalau salah satu unsur perbuatan melawan hukum pidana tidak terbukti, maka bunyi vonis ialah bebas (*vrij spraak*).<sup>94</sup> Apabila semua unsur perbuatan tersebut terbukti, ditetapkanlah bahwa telah terjadi delik dan pembuat tak langsung dapat dijatuhi pidana, sedangkan pelaku yaitu pembuat yang melakukan perbuatan tersebut, tetapi ternyata tidak mampu bertanggungjawab dinyatakan dilepaskan dari segala tuntutan.<sup>95</sup>

Ajaran dualistis tersebut juga dianut oleh **Roeslan Saleh** Guru Besar Luar Biasa Universitas Indonesia Jakarta, Universitas Airlangga Surabaya dan Universitas Andalas Padang yang mengemukakan sebagai berikut:

1. Melakukan perbuatan pidana; pengertian perbuatan pidana tidak termasuk hal pertanggungjawaban. Perbuatan pidana hanya menunjuk kepada dilarangnya perbuatan . Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian juga dipidana, tergantung pada soal, apakah dia dalam melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau tidak. Seseorang yang melakukan perbuatan pidana itu memiliki kesalahan, maka tentu ia akan dipidana. Tetapi apabila ia tidak mempunyai kesalahan, walau ia telah melakukan perbuatan yang tercela dan terlarang, ia tentu tidak dipidana. Asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan dasar dipidananya si pembuat. Dengan mempertanggungjawabkan perbuatan yang tercela itu pada sipembuatnya, dapat disimpulkan: 1. apakah sipembuat dapat dicela atau; 2. si pembuat tidak dicela. Dalam hal yang pertama maka si pembuatnya tentu dipidana, sedangkan hal yang kedua si pembuat tentu tidak dipidana. Nyatalah, bahwa hal dipidana atau tidaknya si pembuat bukanlah bergantung pada apakah ada perbuatan pidana atau tidak melainkan pada apakah siterdakwa tercela atau tidak karena telah melakukan perbuatan pidana itu. Dapat dikatakan dasar daripada adanya perbuatan pidana adalah **asas legalitas**, yaitu

---

<sup>94</sup>Ibid, hlm. 11.

<sup>95</sup>Ibid, hlm. 11.

asas yang menentukan bahwa sesuatu perbuatan adalah terlarang dan diancam dengan pidana barang siapa yang melakukannya, sedangkan dasar daripada dipidanya si pembuat adalah asas “**tidak dipidana jika tidak ada kesalahan**”. Orang yang melakukan perbuatan pidana akan dipidana, apabila dia mempunyai kesalahan. **Simons** menyatakan bahwa kesalahan adalah keadaan psychis orang yang melakukan perbuatan dan hubungannya dengan perbuatan yang dilakukan, yang sedemikian rupa sehingga orang itu dapat dicela karena perbuatan tadi. Jadi yang harus diperhatikan adalah:

- keadaan batin dari orang yang melakukan perbuatan itu
  - hubungan antara keadaan batin dengan perbuatan yang dilakukan.
2. **Mampu bertanggung jawab**; Hal yang pertama mengenai keadaan batin dari orang yang melakukan perbuatan, dalam ilmu hukum pidana dikenal sebagai masalah kemampuan bertanggungjawab.
  3. **Dengan kesengajaan atau kealpaan; dan Tidak ada alasan pemaaf**. Hal yang kedua yaitu mengenai hubungan antara keadaan batin dengan perbuatan yang dilakukan, merupakan masalah kesengajaan, kealpaan serta alasan pemaaf, sehingga mampu bertanggungjawab, mempunyai kesengajaan atau kealpaan serta tidak adanya alasan pemaaf merupakan unsur-unsur dari kesalahan.<sup>96</sup>

Berkaitan dengan pandangan monistis dan dualistis tersebut diatas, **Sudarto**

Guru Besar Ilmu Hukum Pidana Universitas Diponegoro Semarang, menegaskan :<sup>97</sup>

“Hemat saya, pada tingkat terakhir ialah untuk menentukan adanya pidana kedua pendirian itu tidak mempunyai perbedaan yang prinsipil soalnya ialah apabila orang menganut pendirian yang satu hendaknya memegang pendirian itu secara konsekuen agar supaya tidak ada kekacauan pengertian (*begripsverwaring*). Memang harus diakui, bahwa untuk sistematik dan jelasnya pengertian tindak pidana, dalam arti “keseluruhan syarat untuk adanya pidana” (*der Inbegriff der Voraussetzungen der Strafe*), pandangan dualistis itu memberikan manfaatnya. Yang penting ialah bahwa kita harus senantiasa menyadari bahwa untuk mengenakan pidana itu diperlukan syarat-syarat tertentu. Apakah syarat itu demi jelasnya kita jadikan satu sebagai melekat pada perbuatan atau seperti yang dilakukan **Simons** dan sebagainya, atukah dipilah-pilah ada syarat yang melekat pada perbuatan dan ada syarat yang melekat pada orangnya seperti yang diajukan oleh **Moeljatno**, itu adalah tidak prinsipil.” (garis bawah pertebal penulis)

<sup>96</sup>Roeslan Saleh, **Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana)**, Op.Cit., hlm. 78-79.

<sup>97</sup>Soedarto, **Hukum Pidana I**, Op.Cit., hlm. 45.

Lebih lanjut beliau mengemukakan bahwa syarat pemidanaan memenuhi unsur-unsur sebagai berikut :

- Perbuatan :

1. Memenuhi rumusan undang-undang.
2. Bersifat melawan hukum (tidak ada alasan pembeda).

- Orang :

1. Kesalahan :
  - a. mampu bertanggung jawab.
  - b. Dolus atau Culpa. (tidak ada alasan pemaaf).<sup>98</sup>

Pada akhirnya **Sudarto** menyimpulkan bahwa disamping kemampuan bertanggungjawab, kesalahan (*schuld*) dan melawan hukum (*wederechtelijk*) sebagai syarat untuk pengenaan pidana, ialah pembahayaan masyarakat oleh pembuat. Konsepsi pertanggungjawaban pidana, dalam arti dipidananya pembuat, harus memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:<sup>99</sup>

1. ada suatu tindak pidana yang dilakukan oleh pembuat;
2. ada unsur kesalahan berupa kesengajaan atau kealpaan;
3. ada pembuat yang mampu bertanggung jawab; dan
4. tidak ada alasan pemaaf.

Melihat beberapa pandangan para pakar pada uraian tersebut diatas nampak jelas bahwa tidak ada kesatuan pendapat karena menurut hemat penulis hal tersebut dipengaruhi oleh pandangan monistis dan dualistis dalam hal penentuan unsur-unsur pertanggungjawaban pidana. Sebagaimana tersebut diatas menurut hemat penulis bahwa pandangan dualistis lebih dominan dan banyak dianut oleh para pakar hukum

---

<sup>98</sup>Ibid, hlm. 50.

<sup>99</sup>Sudarto, 1977, hlm. 77.

pidana. Hal ini juga di perkuat pendapat **Muladi dan Dwija Priyatno** sebagai berikut:<sup>100</sup>

“Bahwa dengan pandangan yang dualistis ini memang memudahkan kita dalam melakukan suatu sistematika unsur-unsur mana dari suatu tindak pidana yang masuk kedalam perbuatan dan yang mana masuk ke dalam pertanggungjawaban pidana (kesalahan). Sehingga hal ini mempunyai suatu dampak positif dalam menjatuhkan suatu putusan dalam proses pengadilan (Hukum Acara Pidana).” (garisbawah pertebal penulis)

Menurut pendapat **Ny. D. Hazewinkel Suringa** sebagaimana dikutip **Sudarto** menyatakan unsur-unsur tindak pidana, yang diambil dalam rumusan undang-undang, yaitu :<sup>101</sup>

- 1) Dalam tiap-tiap delik terdapat unsur tindak seseorang;
- 2) Untuk beberapa delik, undang-undang menyebutkan apa yang dinamakan akibat konstitutief dan ini terdapat dalam delik materiil;
- 3) Banyak delik memuat unsur-unsur yang bersifat psychish misalnya dengan tujuan, dolus atau culpa (kesengajaan, kealpaan);
- 4) Pelbagai delik menghendaki adanya keadaan obyektif misalnya delik penghasutan (Pasal 160 KUHP), pelanggaran kesusilaan (Pasal 281), pemabukan (Pasal 536 KUHP), mengemis (Pasal 504). Pada delik-delik ini dikehendaki keadaan obyektif “dimuka umum”. Pada delik-delik lain berisi faktor-faktor subyektif, baik yang bersifat psychish ataupun tidak. Faktor subyektif psychish misalnya pada pasal 340 (pembunuhan yang direncanakan). Faktor subyektif yang tak psychish Pasal 307 jo Pasal 305, membunuh anak segera anak itu dilahirkan (Pasal 341 dan 342 KUHP).

Lebih lanjut dijelaskan **Sudarto** bahwa “pengertian unsur tindak pidana hendaklah dibedakan dari pengertian unsur-unsur tindak pidana yang tersebut dalam rumusan undang-undang. Pengertian yang pertama ialah lebih luas dari pada yang

---

<sup>100</sup>Muladi & Dwija Priyatno, Op.Cit., hlm. 55.

<sup>101</sup>Ibid, hlm. 46-47.

kedua. Unsur dalam pengertian yang kedua (dalam arti sempit) dari tindak pidana pencurian biasa ialah unsur-unsur yang tercantum dalam Pasal 362 KUHP”.<sup>102</sup>

Bertitik tolak dari pendapat pakar ilmu hukum pidana tersebut diatas, maka dapat kita lihat bahwa secara substansial pemikirannya menjiwai konsep, sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief**, mengenai pengertian dan sifat hakiki tindak pidana sebagai berikut : “Konsep berpendirian pula bahwa tindak pidana pada hakikatnya adalah perbuatan yang melawan hukum, baik secara formal maupun secara materil”. Untuk lebih jelasnya dikutipkan beberapa ketentuan di dalam konsep (edisi Maret 1993) sebagai berikut:<sup>103</sup>

#### **Pasal 14**

Tindak pidana ialah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.

#### **Pasal 15**

Perbuatan yang dituduhkan harus merupakan perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana oleh suatu peraturan perundang-undangan. Agar perbuatan tersebut dapat dijatuhi pidana, perbuatan tersebut harus juga bertentangan dengan hukum.

#### **Pasal 16**

Setiap tindak pidana dianggap selalu bertentangan dengan hukum, kecuali ada alasan pembenar yang diajukan oleh pembuat.

#### **Pasal 17**

Hakim harus selalu mengkaji apakah perbuatan yang dituduhkan itu bertentangan dengan hukum dalam arti kesadaran hukum rakyat. Hasil pengkajiannya harus dikemukakan sebagai bahan pertimbangan dalam putusannya.

Dalam perkembangannya pasal tersebut diatas mengalami suatu perubahan yang mendasar yaitu Pasal 14 s/d Pasal 16 dipadatkan menjadi bentuk rangkaian ayat

---

<sup>102</sup>Ibid, hlm. 48.

<sup>103</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, Edisi Revisi, hlm 81-82.

dalam satu pasal, dimana substansinya tidak jauh berbeda, berikut ini penulis mengutip Pasal 15 Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999 – 2000 sebagai berikut.<sup>104</sup>

- a. Tindak pidana adalah perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana.
- b. Untuk dapat dipidanya perbuatan yang dilarang dan diancam pidana oleh peraturan perundang-undangan, perbuatan tersebut harus juga bersifat melawan hukum atau bertentangan dengan kesadaran hukum masyarakat.
- c. Setiap tindak pidana selalu dipandang bersifat melawan hukum, kecuali ada alasan pembenar.

Menurut penulis ketentuan dalam ayat (3) diatas merupakan penjelmaan dari Pasal 16 konsep (edisi Maret 1993). Hal ini sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut :

“Bahwa setiap tindak pidana dianggap selalu bertentangan dengan hukum , “Konsep berpendirian bahwa sifat melawan hukum merupan unsur mutlak dari tindak pidana. Artinya walaupun dalam perumusan delik tidak dirumuskan secara tegas adanya unsur melawan hukum, namun delik itu harus selalu dianggap bersifat melawan hukum. Jadi, perumusan formal dalam undang-undang hanya merupakan ukuran formal atau ukuran obyektif untuk menyatakan suatu perbuatan bersifat melawan hukum. Ukuran formal/obyektif itu masih harus diuji secara materiil pada diri sipelaku, apakah ada alasan pembenar atau tidak, dan apakah perbuatan itu betul-betul bertentangan dengan kesadaran hukum rakyat”<sup>105</sup>.

Sehubungan dengan pendapat diatas, maka untuk lebih jelasnya berikut ini penulis juga mengutip penjelasan Pasal 15 Rancangan Undang-Undang Republik

---

<sup>104</sup>Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Direktorat Perundang-Undangan, Direktorat Jenderal Hukum Dan Perundang-Undangan, Departemen Hukum Dan Perundang-Undangan 1999-2000, hlm. 8.

<sup>105</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Edisi Revisi, Op.Cit., hlm. 82.

Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999 – 2000 yang berbunyi sebagai berikut :<sup>106</sup>

“Hukum Pidana Indonesia didasarkan pada perbuatan dan pembuatnya (*daad-dader-strafrecht*) dan atas dasar inilah dibangun asas legalitas dan asas kesalahan. Dengan demikian **maka tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana memperoleh kontur yang jelas.** Ketentuan dalam pasal ini dimaksudkan sebagai ukuran untuk menentukan suatu perbuatan disebut sebagai tindak pidana. Perbuatan yang dimaksudkan meliputi baik perbuatan melakukan (*aktif*) maupun tindak melakukan perbuatan tertentu (*pasip*) yang oleh peraturan perundang-undangan dinyatakan sebagai perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Dengan perbuatan tidak melakukan (*pasip*) termasuk perbuatan lalai (*nalaten*) dalam rangka mencegah terjadinya akibat yang merupakan unsur suatu tindak pidana. Pencegahan akibat dari tindak pidana pada dasarnya merupakan kewajiban menurut hukum, kecuali terdapat alasan yang meyakinkan dan diterima berdasarkan pertimbangan akal yang wajar. Melalaikan pencegahan disini mempunyai nilai yang sama dengan melakukan suatu tindak pidana meskipun dalam perpektif yang berbeda.

Yang dimaksud dengan perbuatan yang “bertentangan dengan hukum” adalah perbuatan yang dinilai oleh masyarakat sebagai perbuatan yang tidak patut dilakukan. Ditentukannya syarat bertentangan dengan hukum, didasarkan pada pertimbangan bahwa menjatuhkan pidana pada seseorang yang melakukan suatu perbuatan yang tidak bersifat melawan hukum dinilai tidak adil. Oleh karena itu untuk dapat menjatuhkan pidana, hakim selain harus menentukan apakah perbuatan yang dilakukan itu secara formil dilarang oleh peraturan perundang-undangan dan apakah perbuatan tersebut secara materil juga bertentangan dengan hukum, dalam arti kesadaran hukum masyarakat. Hal ini wajib dipertimbangan dalam putusan.

Pembentuk undang-undang dalam menentukan perbuatan yang dapat dipidana, harus memperhatikan keselarannya dengan perasaan hukum yang hidup dalam masyarakat. Oleh karena itu perbuatan tersebut nantinya tidak hanya bertentangan dengan peraturan perundang-undangan tetapi juga akan selalu bertentangan dengan hukum. Pada umumnya setiap tindak pidana dipandang bertentangan dengan hukum, namun dalam keadaan khusus menurut kejadian-kejadian konkrit, tidak menutup kemungkinan perbuatan tersebut tidak bertentangan dengan hukum. Dimana hal demikian pembuat membuktikan bahwa perbuatannya tidak bertentangan dengan hukum.”

---

<sup>106</sup>Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Op.Cit., hlm.14-15.

Berkaitan dengan hal tersebut ketentuan dalam Pasal 17 (diatas) juncto Pasal 18 konsep (edisi Maret 1993) yang berbunyi: **“hakim harus sejauh mungkin mengutamakan nilai keadilan dari pada nilai kepastian hukum”**, juga mengalami perubahan yaitu menjadi Pasal 16 Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999 – 2000 yang berbunyi sebagai berikut:<sup>107</sup> **“Dalam mempertimbangkan hukum yang akan diterapkan, hakim sejauh mungkin mengutamakan keadilan diatas kepastian hukum”**. Ketentuan tersebut menurut penulis tidak jauh berbeda dengan pasal sebelumnya, karena substansinya sama walau dipadatkan dalam satu pasal. Hal ini dapat kita simak pendapat **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut:<sup>108</sup> **“terlihat disini adanya asas keseimbangan antara patokan formal (kepastian hukum) dan patokan materil (nilai keadilan). Namun demikian, menyadari bahwa kejadian-kejadian konkret kedua nilai itu (kepastian hukum dan keadilan) “mungkin saling mendesak.”**

Berkaitan dengan pendapat tersebut diatas, maka untuk lebih jelasnya berikut ini penulis mengutip penjelasan dari Pasal 16 Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999 -- 2000 yang berbunyi sebagai berikut :

**“Keadilan dan kepastian hukum merupakan dua tujuan hukum yang kerap kali tidak sejalan satu sama lain dan sulit dihindarkan dalam praktek hukum. Suatu peraturan hukum yang lebih banyak memenuhi tuntutan kepastian hukum, maka semakin besar pula kemungkinan aspek keadilan terdesak. Ketidak sempurnaan**

---

<sup>107</sup>Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia **Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 8.

<sup>108</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, Edisi Revisi, Op.Cit., hlm. 82.

peraturan hukum ini dalam praktek dapat diatasi dengan jalan memberi penafsiran atas peraturan hukum tersebut dalam penerapannya pada kejadian-kejadian konkrit. Apabila dalam penerapan dalam kejadian konkrit, keadilan dan kepastian hukum saling mendesak, maka hakim sejauh mungkin mengutamakan keadilan diatas kepastian hukum.”

Menanggapi dari keseluruhan uraian mengenai unsur-unsur tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana tersebut diatas maka penulis bertitik tolak dari pandangan dualistis menyimpulkan sebagai berikut :

**I. Unsur-unsur tindak pidana adalah Perbuatan yang meliputi: (Syarat Obyektif)**

1. Memenuhi rumusan undang-undang atau rumusan *delict*.
2. Bersifat melawan hukum (tidak ada alasan pembenar).

**II. Unsur-unsur pertanggungjawaban pidana adalah Pembuat (yang melakukan):**

3. Kesalahan : (Syarat Subyektif)
  - a. Mampu bertanggung jawab.
  - b. Kesengajaan atau Kealpaan (*Dolus* atau *Culpa*).
  - c. Tidak ada alasan pemaaf.

Maka pada hakikatnya seseorang yang melakukan tindak pidana dan dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindakannya harus memenuhi unsur-unsur tindak pidana dan unsur-unsur pertanggungjawaban pidana tersebut diatas.

**3. Asas Pertanggungjawaban Pidana**

Dalam hukum pidana konsep *liability* atau “pertanggungjawaban” itu merupakan konsep sentral yang dikenal dengan ajaran kesalahan, yang bahasa latinnya disebut “*mens rea*”. Doktrin *mens rea* itu dilandaskan pada *maxim* (asas)

*“actus non facit reum nisi mens sit rea”* (artinya: *an act does not make a person guilty, unless the mind is guilty*) yang berarti “suatu perbuatan tidak mengakibatkan seseorang bersalah kecuali jika pikiran orang itu jahat”.<sup>109</sup> Berdasarkan asas itu, ada dua syarat yang harus dipenuhi untuk dapat memidana seseorang, yaitu ada perbuatan lahiriah yang terlarang (*actus reus*) dan ada sikap batin jahat atau tercela (*mens rea*).<sup>110</sup> Dalam pengertian tindak pidana tidak termasuk sebagai pertanggungjawaban. Tindak pidana hanya menunjuk kepada dilarangnya perbuatan atau tindak seseorang. Apakah orang yang telah melakukan perbuatan itu kemudian dipidana, hal tersebut tergantung pada soal apakah dia dalam melakukan perbuatan itu mempunyai kesalahan atau tidak.

Apabila seseorang tersebut melakukan tindak pidana dan mempunyai suatu kesalahan, maka sudah pasti ia dapat dipidana. Akan tetapi apabila seseorang tidak melakukan kesalahan meskipun ia telah melakukan perbuatan atau tindakan yang terlarang dan tercela, ia sudah pasti tidak dipidana. Hal ini berkaitan dengan asas yang tidak tertulis “Tidak dipidana jika tidak ada kesalahan”, merupakan dasar dipidananya si pembuat.<sup>111</sup>

Selain asas tidak tertulis tersebut, juga dapat dilihat dalam ketentuan yang ada diberbagai undang-undang sebagai berikut :

---

<sup>109</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 44; lihat juga Hanafi, Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana, Jurnal Hukum (*ius quia iustum*) Reformasi Hukum Pidana, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, No. 11 Vol 6-1999, hlm. 27.

<sup>110</sup>Hanafi, Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana, Op.Cit., hlm. 27.

<sup>111</sup>Roeslan Saleh, Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana), Op.Cit., hlm. 75.

1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman dalam Pasal 6 ayat (2) dan Pasal 8 yang berbunyi sebagai berikut :<sup>112</sup> **Pasal 6 ayat (2) menyatakan** : “Tiada seorang juapun dapat dijatuhi pidana, kecuali apabila Pengadilan, karena alat pembuktian yang syah menurut undang-undang, mendapat keyakinan, bahwa seseorang yang dianggap dapat bertanggung jawab, telah bersalah atas perbuatan yang dituduhkan atas dirinya”.  
**Pasal 8 menyatakan** : “Setiap orang yang disangka, ditangkap, ditahan, dituntut, dan/atau dihadapkan di depan pengadilan, wajib dianggap tidak bersalah sebelum adanya putusan pengadilan, yang menyatakan kesalahannya dan memperoleh kekuatan hukum yang tetap”.
2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dalam Pasal 197 ayat (1) huruf (h) yang berbunyi : **Pasal 197 ayat (1) huruf (h) menyatakan**: “Surat putusan pemidanaan memuat: “Pernyataan kesalahan terdakwa, pernyataan telah terpenuhi semua unsur dalam rumusan tindak pidana disertai dengan kualifikasinya dan pemidanaan atau tindakan yang dijatuhkan”.<sup>113</sup>
3. Buku Pertama Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yaitu : Secara umum pasal-pasal yang terdapat di dalam KUHP pada dasarnya masih mensyaratkan adanya unsur kesalahan baik dalam bentuk kesengajaan maupun

---

<sup>112</sup>Undang-Undang Pokok Penegak Hukum, **Kekuasaan Kehakiman, Kejaksaan R.I. Dan Kepolisian Negara R.I.**, Politeia, Bogor, 1984, hlm. 10-11.

<sup>113</sup>Andi Hamzah, **KUHP & KUHP**, PT. Rineka Cipta, Cetakan Kedua, Jakarta, 1992, hlm. 312-313

kealpaan. "Arti "maksud" – kealpaan dan syarat-syaratnya – Alasan pemaaf, yaitu alasan-alasan yang menghapuskan kesalahan dari terdakwa – Daya Paksa dan Konsepsi pemisahan perbuatan pidana dari pertanggungjawaban pidana".<sup>114</sup>

Dengan demikian hal tersebut diatas menunjukkan bahwa hukum pidana Indonesia menganut "asas kesalahan". Sehubungan dengan pertanggungjawaban pidana maka dapat dikatakan sebagai sesuatu yang berkaitan dengan keadaan-keadaan mental tersangka. Hubungan antara keadaan mental itu dengan tindakan yang dilakukan adalah sedemikian rupa sehingga orang itu dicela karenanya. Pertanggungjawaban pidana itu selalu berhubungan dengan kesalahan, baik dalam bentuk kesengajaan atau kealpaan. Menurut **Roeslan Saleh** pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai berikut :<sup>115</sup>

"Pertanggungjawaban Pidana adalah perbuatan yang tercela oleh masyarakat, dipertanggung jawabkan kepada si pembuatnya, artinya: celaan yang obyektif terhadap perbuatan itu kemudian diteruskan kepada si terdakwa. Orang yang melakukan perbuatan pidana akan dipidana apabila ia mempunyai kesalahan. Untuk adanya kesalahan yang mengakibatkan dipidananya terdakwa maka terdakwa haruslah : a) melakukan perbuatan pidana; b) mampu bertanggung jawab; c) dengan sengaja atau alpa; d) tidak ada alasan pemaaf. Dalam hal kemampuan bertanggung jawab ada dua faktor: 1) faktor akal; 2) faktor kehendak; dimana faktor kehendak bukan merupakan faktor dalam menentukan mampu tidaknya orang bertanggung jawab - Kesengajaan dan kealpaan – Soal 'tidak dipidana tanpa kesalahan', Ternyata betapa pentingnya arti konsepsi pemisahan antara perbuatan dan pertanggungjawaban pidana ini – Kesengajaan dan kealpaan bukanlah unsur-unsur dari perbuatan pidana, maka sebaiknya tidak dimasukkan dalam rumusan delik". (garis bawah penulis)

---

<sup>114</sup>Roeslan Saleh, **Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana)**, Op.Cit., hlm. 11.

<sup>115</sup>Ibid, hlm. 11.

Menurut **Idema** membicarakan “unsur kesalahan dalam hukum pidana ini berarti mengenai jantungnya”.<sup>116</sup> Sejalan dengan itu ada tiga pengertian dasar dalam hukum pidana, menurut **Trias dan Sauer** : 1) Sifat melawan hukum (*unrecht*); 2) Kesalahan (*schuld*); dan 3) Pidana (*straf*).<sup>117</sup> Untuk adanya pembedaan harus ada kesalahan lebih dulu pada sipembuat. Sebagaimana dijelaskan **Sudarto**, soal kesalahan ada hubungannya dengan kebebasan kehendak, mengenai hubungan antara kebebasan kehendak dengan ada atau tidak adanya kesalahan ada tiga pendapat yaitu:<sup>118</sup>

1. **Kaum inderteminis (penganut inderteminisme)**, yang pada dasarnya berpendapat, bahwa manusia mempunyai kehendak bebas dan ini merupakan sebab dari segala keputusan kehendak. Tanpa ada kebebasan kehendak maka tidak ada kesalahan; apabila tidak ada kesalahan, maka tidak ada pencelaan, sehingga tidak ada pembedaan.
2. **Kaum determinis (penganut determinisme)** mengatakan, bahwa manusia tidak mempunyai kehendak bebas. Keputusan kehendak ditentukan sepenuhnya oleh watak (dalam arti nafsu-nafsu manusia dalam hubungan kekuatan satu sama lain) dan motif-motif, ialah perangsang-perangsang yang datang dari dalam atau dari luar yang mengakibatkan watak tersebut. Ini berarti bahwa seseorang tidak dapat dicela atas perbuatannya atau dinyatakan mempunyai kesalahan, sebab ia tidak mempunyai kehendak bebas. Namun meskipun diakui bahwa orang yang melakukan tindak pidana tidak dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatannya. Justru karena tidak adanya kebebasan kehendak itu maka ada pertanggungungan jawab dari seseorang atas perbuatannya. Tetapi reaksi terhadap perbuatan yang dilakukan itu berupa tindakan (*maatregel*) untuk ketertiban masyarakat, dan bukannya pidana dalam arti “penderitaan sebagai buah hasil dari kesalahan oleh sipembuat”.
3. **Golongan ketiga mengatakan** : ada dan tidak adanya kebebasan kehendak itu untuk hukum pidana tidak menjadi soal (*irrelevant*). Kesalahan seseorang tidak dihubungkan dengan ada dan tidak adanya kehendak bebas.

---

<sup>116</sup>Sudarto, **Hukum Pidana I**, Op.Cit, hlm. 86.

<sup>117</sup>Sudarto, **Hukum Pidana Dan Perkembangan Masyarakat**, Sinar Baru, Bandung, 1983, hlm. 62

<sup>118</sup>Sudarto, **Hukum Pidana I**, Op.Cit, hlm. 86-87.

Lebih lanjut menurut Sudarto, KUHP kita berpijak kepada *indeterminisme*, ialah pandangan aliran klasik.<sup>119</sup> Sebagaimana dijelaskan Muladi Dan Barda Nawawi Arief aliran klasik ini berpijak pada tiga tiang yaitu :<sup>120</sup>

- a. **Azas legalitas**, yang menyatakan bahwa tiada pidana tanpa undang-undang, tiada tindak pidana tanpa undang-undang dan tiada penuntutan tanpa undang-undang;
- b. **Azas kesalahan**, yang berisi bahwa orang hanya dapat dipidana untuk tindak pidana yang dilakukannya dengan sengaja atau karena kealpaan;
- c. **Azas pengimbangan** (pembalasan) yang sekuler, yang berisi bahwa pidana secara konkrit tidak dikenakan dengan maksud untuk mencapai sesuatu hasil yang bermanfaat, melainkan setimpal dengan berat ringannya perbuatan yang dilakukan. (pertebal penulis)

Kesalahan dalam arti yang seluas-luasnya dapat disamakan dengan pengertian “**pertanggung jawaban dalam hukum pidana**” didalamnya terkandung makna dapat dicelanya (*verwijtbaarheid*) sipembuat atas perbuatannya. Jadi apabila orang bersalah melakukan sesuatu tindak pidana, maka itu berarti bahwa ia dapat dicela atas perbuatannya.<sup>121</sup> Menurut Sudarto “**Pertanggung Jawab Pidana**” terdiri atas beberapa unsur sebagai berikut :

1. Adanya kemampuan bertanggung jawab pada si pembuat (*Schuldhaftigkeit* atau *Zurechnungsfahigkeit*); artinya keadaan jiwa sipembuat harus normal.
2. Hubungan batin antara sipembuat dengan perbuatannya, yang berupa kesengajaan (*dolus*) atau kealpaan (*culpa*); ini disebut bentuk-bentuk kesalahan.
3. Tidak adanya alasan yang menghapus kesalahan atau tidak ada alasan pemaaf. Catatan: Ad a. disini dipersoalkan apakah orang tertentu “*Normadressat*” yang mampu; Ad b. dalam hal ini dipersoalkan sikap batin seseorang pembuat terhadap perbuatannya; Ad c. meskipun apa yang disebut dalam a dan b ada, ada kemungkinan bahwa ada keadaan yang mempengaruhi sipembuat

---

<sup>119</sup>Ibid, hlm. 88.

<sup>120</sup>Muladi Dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, PT. Alumnri, Bandung, 1998, hlm. 26-27.

<sup>121</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 89-90.

sehingga kesalahannya hapus, misalnya dengan adanya kelampauan batas pembelaan terpaksa (Pasal 49 ayat (2) KUHP).<sup>122</sup>

Ketiga unsur tersebut diatas apabila terpenuhi atas seseorang yang diduga melakukan tindak pidana dan dinyatakan bahwa tindakannya bersifat melawan hukum, maka orang tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, sehingga dapat dipidana. Apabila tindakannya tidak bersifat melawan hukum, dengan sendirinya tidak perlu dimintai pertanggungjawaban pidana. Sebaliknya, seseorang yang melakukan tindakan yang bersifat melawan hukum tidak dengan sendirinya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, karena ketiga unsur tersebut tidak terpenuhi yang menunjukkan dirinya dapat dicela atas tindakan tersebut. Oleh sebab itu maka menurut Sudarto : “kita harus senantiasa menyadari akan dua pasangan dalam syarat-syarat pemidanaan, yaitu:<sup>123</sup>

- 1.) Dapat dipidananya perbuatan (*strafbaarheid van het feit*);
- 2.) Dapat dipidananya orangnya atau pembuatnya (*strafbaarheid van de persoon*).

Sebagaimana juga dijelaskan Barda Nawawi Arief mengenai pokok pemikiran tentang pertanggungjawaban pidana sebagai berikut :<sup>124</sup>

“Bertolak dari pokok pemikiran keseimbangan **mono-dualistik**; Konsep memandang bahwa asas kesalahan (**asas culpabilitas**) merupakan pasangan dari asas legalitas yang harus dirumuskan secara eksplisit dalam undang-undang. Oleh karena itu ditegaskan dalam konsep (Pasal 35), bahwa “asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan **asas fundamental** dalam mempertanggungjawabkan pembuat yang telah melakukan tindak pidana”.  
(pertebal penulis)

---

<sup>122</sup>Ibid, hlm. 91.

<sup>123</sup>Ibid, hlm. 92.

<sup>124</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Edisi Revisi, Op.Cit., hlm 85.

Lebih lanjut beliau menyatakan sebagai berikut :<sup>125</sup>

“Pertanggungjawaban (**pidana**) berdasarkan kesalahan terutama dibatasi pada perbuatan yang dilakukan dengan sengaja (*dolus*). Dapat dipidananya delik culpa hanya bersifat perkecualian (*eksepsional*) apabila ditentukan secara tegas oleh undang-undang. Sedangkan pertanggungjawaban terhadap akibat-akibat tertentu dari suatu tindak pidana yang oleh undang-undang diperberat ancaman pidananya, hanya dikenakan kepada terdakwa apabila ia sepatutnya sudah dapat menduga kemungkinan terjadinya akibat itu atau apabila sekurang-kurangnya ada kealpaan. Jadi, konsep tidak menganut doktrin “*Erfolgshaftung*” (doktrin “**menanggung akibat**”) secara murni, tetapi tetap diorientasikan pada asas kesalahan”.(penebal cetak miring penulis)

Berikut ini dikutipkan Pasal 40 yang berbunyi sebagai berikut :

- (1) Seseorang hanya dapat dipertanggungjawabkan apabila ia melakukan tindak pidana dengan sengaja atau dengan kealpaan.
- (2) Perbuatan yang dapat dipidana adalah perbuatan yang dilakukan, kecuali peraturan perundang-undangan menetapkan secara tegas bahwa suatu tindak pidana yang dilakukan dengan kealpaan dapat dipidana.
- (3) Seseorang hanya dapat dipertanggungjawabkan terhadap akibat-akibat tertentu dari suatu tindak pidana yang oleh undang-undang diperberat ancaman pidananya, apabila ia sepatutnya sudah dapat menduga kemungkinan terjadinya akibat itu atau sekurang-kurangnya ada kealpaan.

Bertitik tolak dari kedua pendapat Sudarto dan Roeslan Saleh diatas, maka dapat kita lihat bahwa secara substansial pemikirannya menjiwai Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999 – 2000 sebagai berikut:<sup>126</sup>

#### **Pasal 31**

Pertanggungjawaban pidana ialah diteruskannya celaan yang obyektif yang ada pada tindak pidana dan secara subyektif kepada seseorang yang memenuhi syarat untuk dapat dijatuhi pidana karena perbuatannya itu.

#### **Penjelasannya :**

Tindak pidana tidak berdiri sendiri, itu baru bermakna manakala terdapat pertanggungjawaban pidana. Ini berarti setiap orang yang melakukan tindak pidana

<sup>125</sup>Ibid, hlm. 85-86.

<sup>126</sup>Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Op.Cit, hlm. 8.

tidak dengan sendirinya harus dipidana. Untuk dapat dipidana harus ada pertanggungjawaban pidana. Pertanggung jawab pidana lahir dengan diteruskannya celaan (*vewijbaarheid*) yang obyektif terhadap perbuatan yang dinyatakan sebagai tindak pidana berdasarkan hukum pidana yang berlaku, dan secara subyektif kepada pembuat yang memenuhi persyaratan untuk dapat dikenai pidana karena perbuatannya tersebut. Dasar adanya tindak pidana adalah asas legalitas, sedangkan dasar dapat dipidananya pembuat adalah asas kesalahan. Ini berarti bahwa pembuat tindak pidana hanya akan dipidana jika ia mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana tersebut. Kapan seseorang dikatakan mempunyai kesalahan merupakan hal yang menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana. Seseorang mempunyai kesalahan bilamana pada waktu melakukan tindak pidana, dilihat dari segi kemasyarakatan ia dapat dicela oleh karena perbuatannya tersebut.

### Kesalahan

#### Pasal 32

- (1) Tidak seorang pun dapat dipidana tanpa kesalahan.
- (2) Dalam hal tertentu, seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas tindak pidana yang dilakukan oleh orang lain, jika ditentukan dalam suatu undang-undang.
- (3) Untuk tindak pidana tertentu, undang-undang dapat menentukan bahwa seseorang dapat dipidana semata-mata karena telah dipenuhinya unsur-unsur tindak pidana tersebut tanpa memperhatikan adanya kesalahan.

#### Penjelasannya :

##### Ayat (1) :

Dalam pengertian tindak pidana tidak termasuk pertanggungjawaban pidana. Tindak pidana hanya menunjuk pada dilarangnya perbuatan sebagaimana ditetapkan dalam suatu perundang-undangan. Apakah pembuat yang telah melakukan perbuatan yang dilarang kemudian juga dijatuhi pidana, sangat tergantung pada persoalan apakah dalam melakukan perbuatan tersebut pembuat dapat dipertanggungjawabkan. Dengan kata lain, apakah pembuat mempunyai kesalahan. Yang dimaksud dengan "kesalahan" adalah keadaan jiwa seseorang yang melakukan perbuatan dan perbuatan yang dilakukan itu sedemikian rupa, sehingga orang itu patut dicela. Apabila pembuat memang mempunyai kesalahan dalam melakukan tindak pidana, maka ia akan dijatuhi pidana. Tetapi apabila pembuat tidak mempunyai kesalahan, walaupun telah melakukan perbuatan yang dilarang dan perbuatan tersebut diancam dengan pidana, ia tidak akan dijatuhi pidana. Dengan demikian, asas tiada pidana tanpa kesalahan merupakan asas fundamental dalam pertanggungjawaban pembuat karena telah melakukan tindak pidana.

##### Ayat (2) :

Ketentuan ayat ini merupakan pengecualian dari asas tiada pidana tanpa kesalahan. Lahirnya pengecualian ini merupakan penghalusan dan pendalaman asas regulatif dari yuridis moral yaitu dalam hal-hal tertentu tanggung jawab seseorang dipandang patut diperluas sampai kepada tindakan bawahannya yang melakukan pekerjaan atau

perbuatan untuknya atau dalam batas-batas perintahnya. Oleh karena itu, meskipun seseorang dalam kenyataannya tidak melakukan tindak pidana namun dalam rangka pertanggungjawaban pidana ia dipandang mempunyai kesalahan jika perbuatan orang lain yang berada dalam kedudukan yang sedemikian itu merupakan tindak pidana. Sebagai suatu pengecualian, maka ketentuan ini penggunaannya harus dibatasi untuk kejadian-kejadian tertentu yang ditentukan secara tegas oleh undang-undang agar tidak digunakan secara sewenang-wenang. Asas pertanggungjawaban yang bersifat pengecualian ini dikenal sebagai asas tanggung jawab mutlak atau "*strict liability*".

**Ayat (3) :**

Ketentuan dalam ayat ini juga merupakan suatu pengecualian seperti halnya ayat (2). Oleh karena itu, tidak berlaku juga bagi semua tindak pidana, melainkan hanya untuk tindak pidana tertentu yang ditetapkan oleh undang-undang. Untuk tindak pidana tertentu tersebut, pembuatnya telah dapat dipidana hanya karena telah dipenuhinya unsur-unsur tindak pidana oleh perbuatannya. Di sini kesalahan pembuat dalam melakukan perbuatan tersebut tidak lagi diperhatikan. Asas ini dikenal sebagai asas "*vicarious liability*".

**Kesengajaan dan Kealpaan**

**Pasal 33**

- (1) Seseorang hanya dapat dipertanggungjawabkan jika orang tersebut melakukan tindak pidana dengan sengaja atau karena kealpaan.
- (2) Perbuatan yang dapat dipidana adalah perbuatan yang dilakukan dengan sengaja, kecuali peraturan perundang-undangan menentukan secara tegas bahwa suatu tindak pidana yang dilakukan dengan kealpaan dapat dipidana.
- (3) Seseorang hanya dapat dipertanggungjawabkan terhadap akibat tertentu dari suatu tindak pidana yang oleh undang-undang diperberat ancaman pidananya, jika sepatutnya sudah dapat menduga kemungkinan terjadinya akibat tersebut atau sekurang-kurangnya ada kealpaan.

**Penjelasannya :**

**Ayat (1) :**

Ketentuan dalam ayat ini menegaskan kembali prinsip yang dituangkan dalam Pasal 32 ayat (1), bahwa tiada pidana tanpa kesalahan. Secara doktriner, bentuk-bentuk kesalahan dapat berupa kesengajaan dan kealpaan. Oleh karena itu, apabila bentuk-bentuk kesalahan, kesengajaan atau kealpaan (*dolus* atau *culpa*) tidak ada, maka seseorang tidak dapat dipertanggungjawabkan.

**Ayat (2) :**

Walaupun pada prinsipnya seseorang hanya dapat dipidana apabila ada kesalahan baik berupa kesengajaan atau kelalaian, namun ketentuan ini menegaskan bahwa yang terutama dapat dipidana ialah perbuatan yang dilakukan dengan sengaja, sedangkan pemidanaan terhadap tindak pidana kealpaan (*culpa*) bersifat perkecualian. Ketentuan dalam ayat ini dimaksudkan, bahwa setiap tindak pidana dalam peraturan perundang-undangan selalu dianggap harus dilakukan dengan

sengaja apabila pembuatnya akan dipertanggungjawabkan. Jadi pada dasarnya setiap delik adalah delik kesengajaan (*dolus*), walaupun unsur sengaja tidak dirumuskan secara eksplisit dalam perumusan tindak pidana. Tidak dirumuskannya sengaja dalam perumusan delik, karena sengaja pada dasarnya adalah unsur pertanggungjawaban pidana. Penegasan bahwa perbuatan yang dapat dipidana adalah perbuatan yang dilakukan dengan sengaja mengandung arti bahwa “sengaja” merupakan syarat umum untuk adanya pertanggungjawaban pidana. Oleh karena itu apabila dalam hal-hal tertentu seseorang dipandang patut juga dipertanggungjawabkan atas perbuatannya yang dilakukan karena kealpaan, maka kealpaan sebagai syarat khusus itu harus secara tegas dirumuskan juga dalam perumusan tindak pidana yang bersangkutan. Bentuk-bentuk khusus dari kesengajaan (yang dalam perumusan teknis perundang-undangan biasanya digunakan dengan istilah “mengetahui”, “yang diketahuinya”, “padahal diketahuinya” atau “sedangkan ia mengetahui”) dinyatakan pula sebagai dapat dipidana, maka berbagai istilah atau bentuk-bentuk khusus dari kesengajaan itu harus tetap dirumuskan sebagai syarat khusus dalam perumusan delik yang bersangkutan. Jadi ketentuan dalam ayat (2) ini dimaksudkan mengatur pertanggungjawaban pidana terhadap seseorang yang melakukan tindak pidana, baik tindak pidana formil (yang perumusannya menitik beratkan pada perbuatan yang dilarang) maupun delik materiil (yang berumusannya menitik beratkan pada akibat yang dilarang).

**Ayat (3) :**

Ketentuan ini bermaksud mengatur pertanggungjawaban pidana terhadap pembuat tindak pidana yang diperberat atau dikualifikasikan oleh akibatnya (*erfolgsqualifizierte delikte*). Secara doktriner, pertanggungjawaban terhadap orang yang melakukan tindak pidana ini didasarkan pada ajaran “*erfolgshaftung*” (ajaran menanggung akibat) yang tidak memerlukan adanya hubungan sikap batin tercela (kesalahan) antara pembuat dengan akibat yang timbul. Ajaran demikian dipandang bertentangan atau tidak sesuai dengan asas tiada pidana tanpa kesalahan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 32. Oleh karena asas kesalahan merupakan asas yang penting, maka dalam ketentuan ini ditegaskan, bahwa untuk dapat dipertanggungjawabkannya seseorang terhadap akibat-akibat tertentu yang oleh undang-undang diperberat ancaman pidananya, tetap diperlukan adanya “kesalahan” walaupun dalam bentuknya yang paling ringan, yaitu dapat berupa “kesengajaan dengan sadar kemungkinan” (*doluseventualis*) atau menimal harus ada kealpaan.

Menanggapi beberapa mengenai pertanggungjawaban pidana pada uraian tersebut diatas dapat ditarik sebuah kesimpulan sebagai berikut :

- 1) Tiada pidana, tanpa adanya orang (pembuat artinya “orang yang melakukan”).

- 2) Tiada pidana, tanpa telah terjadi suatu tindakan yang terlarang dan diancam pidana oleh undang-undang (*asas legalitas*).
- 3) Tiada pidana, tanpa kesalahan (*asas fundamental*) :
- 4) Tiada pidana, tanpa sifat melawan hukum (tidak ada alasan pembenar).

#### D. PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA KORPORASI

##### 1. Korporasi Sebagai Subjek Tindak Pidana

Dalam ketentuan umum KUHP sekarang masih dianut asas umum bahwa suatu tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh manusia ("*natuurlijke persoon*"), sehingga fiksi badan hukum ("*rechtspersoon*") tidaklah berlaku dalam hukum pidana.<sup>127</sup> Sebagaimana dijelaskan pada uraian sebelumnya diatas bahwa unsur pertama tindak pidana itu adalah perbuatan orang, dan pada dasarnya yang dapat melakukan tindak pidana itu manusia. Hal ini dijelaskan oleh Sudarto sebagai berikut :<sup>128</sup>

- a. Rumusan delik dalam undang-undang lazim dimulai dengan kata-kata: "barang siapa yang...Kata "barang siapa" ini tidak dapat diartikan lain dari pada "orang".
- b. Dalam Pasal 10 KUHP disebutkan jenis-jenis pidana yang dapat dikenakan kepada tindak pidana, yaitu : pidana pokok: 1. pidana mati; 2. pidana penjara; 3. pidana kurungan; 4. pidana denda, yang dapat diganti dengan pidana kurungan. Pidana tambahan: 1. pencabutan hak-hak tertentu; 2. perampasan barang-barang tertentu; 3. diumumkankannya keputusan hakim. Sifat dari pidana

---

<sup>127</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, dalam Kumpulan Karangan Buku Kesatu yang berjudul Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan, Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995, hlm. 69.

<sup>128</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 60.

tersebut adalah sedemikian rupa, sehingga pada dasarnya hanya dapat dikenakan pada manusia.

- c. Dalam pemeriksaan perkara dan juga sifat dari hukum pidana yang dilihat ada atau tidaknya kesalahan pada terdakwa, memberi petunjuk bahwa yang dapat dipertanggungjawabkan itu adalah manusia. Pengertian kesalahan yang dapat berupa kesengajaan dan kealpaan itu merupakan sikap dalam batin manusia.

Sehubungan dengan pertanggungjawaban terhadap korporasi atau badan hukum, **Oemar Seno Adji** menyatakan sebagai berikut :

“Refleksi dari *“ordeningstrafrecht”* terhadap perundang-undangan yang memungkinkan adanya suatu pemidanaan terhadap suatu badan hukum, yang dapat berlaku sebagai subyek dari suatu tindak pidana, terdapat dalam tindak pidana ekonomi, dalam kerangka azas untuk menjadikan suatu perundang-undangan yang terkodifikasikan perlu mendapat pemikiran tentang penempatannya dalam KUHP, khususnya dalam bagian umum daripadanya. Diketahuinya kiranya, bahwa penempatan dalam bagian umum KUHP – Belanda telah terwujud sejak tahun 1976, sedangkan hal ini belum terlihat sebagai perubahan dan tambahan dalam KUHP kita khususnya dalam Pasal 59 KUHP (Belanda Pasal 51 Wvs)”.<sup>129</sup>

Berkaitan dengan adanya suatu pemidanaan terhadap suatu badan hukum, yang dapat berlaku sebagai subyek dari suatu tindak pidana belum terlihat sebagai perubahan dan tambahan dalam KUHP sekarang. Hal ini sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh **Sudarto** sebagai berikut :<sup>130</sup>

“Pasal 59 KUHP dinyatakan: Dalam hal-hal dimana karena pelanggaran ditentukan pidana terhadap pengurus, anggota badan pengurus atau komisaris-komisaris, maka pengurus, anggota badan pengurus atau komisaris yang ternyata tidak ikut campur melakukan pelanggaran tidak dipidana. Pasal ini tidak menunjuk kearah dapat dipidananya suatu badan hukum, suatu perkumpulan atau badan (koperasi) lain. Menurut pasal ini yang dapat dipidana adalah orang yang melakukan sesuatu fungsi dalam sesuatu korporasi. Seorang anggota pengurus dapat membebaskan diri, apabila dapat membuktikan bahwa pelanggaran itu dilakukan tanpa ikut campurnya. Ada pasal lain yang

---

<sup>129</sup>Oemar Seno Adji, Hukum Pidana Pengembangan, Erlangga, Jakarta, Cetakan Pertama, 1985, hlm. 87.

<sup>130</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 60-61.

kelihatannya juga menyangkut korporasi sebagai subjek hukum, akan tetapi disinipun yang diancam pidana adalah orang, bukan korporasinya. Vide Pasal 169: "ikut serta dalam perkumpulan yang terlarang", dan juga Pasal 398 dan 399, mengenai pengurus atau komisaris perseroan terbatas dan sebagainya yang dalam keadaan pailit merugikan perseroannya. Bahwasannya yang menjadi subyek tindak pidana itu adalah manusia, hal ini sesuai dengan penjelasan (M.v.T) terhadap Pasal 59 KUHP, yang berbunyi: "Suatu tindak pidana hanya dapat dilakukan oleh manusia".

Sebagaimana dijelaskan Mardjono Reksodiputro, bahwa "dalam tahun 1976 Belanda melangkah lebih jauh lagi dan merubah sama sekali Pasal 51 mereka, sehingga pasal yang baru menyatakan dengan tegas bahwa dalam hukum pidana umum KUHP Belanda "tindak pidana dapat dilakukan oleh manusia (*natuurlijken personen*) dan badan hukum (*rechtspersonen*)".<sup>131</sup>

Namun, beberapa peraturan perundang-undangan kita yang berada di luar KUHP telah mulai menyimpang dari asas umum tersebut. Hal ini dapat kita jumpai pendapat para pakar hukum pidana dari beberapa ketentuan perundang-undangan sebagai berikut :

Menurut S.R. Sianturi menjelaskan sebagai berikut :<sup>132</sup>

Ketentuan mengenai badan hukum sebagai subjek antara lain dapat ditemukan :

- a) Dalam Undang-Undang Tindak Pidana Ekonomi (Undang-Undang No. 7 Drt Tahun 1955 L.N. No. 27 Tahun 1955, jo Perpu L.N. No. 118 Tahun 1960) pada Pasal 15 antara lain:
  - 1) Jika suatu tindak pidana ekonomi dilakukan oleh atau atas nama suatu badan hukum, suatu perseroan, suatu perserikatan orang yang lainnya atau suatu yayasan, maka tuntutan pidana dilakukan dan hukuman pidana serta tindakan tata tertib di jatuhkan, baik terhadap badan hukum, perseroan, perserikatan atau yayasan itu, baik terhadap mereka yang memberi perintah melakukan tindak pidana ekonomi itu atau yang bertindak sebagai pemimpin dalam

---

<sup>131</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi Dan Pertanggungjawabannya (Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia), Op.Cit., hlm. 100-101.

<sup>132</sup>S.R. Sianturi, Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya, Op.Cit., hlm. 219-221.

perbuatan atau kelalaian itu, maupun terhadap kedua-duanya. Dan seterusnya.....

Yang disebut sebagai tindak pidana ekonomi ialah (Pasal 1 Undang-Undang tersebut, setelah diadakan perubahan-perubahan dengan: Undang-Undang No. 8 Drt Tahun 1958; Undang-Undang No. 8 Prp 1962; Undang-Undang No. 9 Prp 1962; jo Undang-Undang No. 6 Tahun 1969; Undang-Undang No. 17 Tahun 1964 jo Undang-Undang No. 12 tahun 1971; Undang-Undang No. 32 1964; Undang-Undang No. 11 Tahun 1965 dsb; a. *Rechten Ordonantie* (Stb 1882 No. 240 dengan segala perubahan-perubahannya); b. *Indische Scheepvaart Wet* (Stb 1936 No. 700 dsb); c. *Bedrijfs Reglementerings-Ordonantie* 1934 (Stb 1937 No. 86); d. *Kapokbelangen Ordonantie* 1935 (Stb 1935 No. 165); e. *Ordonantie Atherische Olien* 1937 (Stb 1937 No. 601); f. *Ordonantie Cassave Producten* 1937 (Stb 1937 No. 602); g. *Krosok Ordonantie* 1937 (Stb 1937 No. 604); h. Pasal 7, 8, 9 Undang-Undang No. 32 Tahun 1964 tentang Peraturan Lalulintas Devisa).

- b) Dalam Undang-Undang No. 66 Tahun 1958 tentang wajib militer, Pasal 66 menyebutkan jika sesuatu hal yang diancam dengan pidana dalam atau berdasarkan undang-undang ini dilakukan oleh sesuatu badan hukum atau perserikatan, maka tuntutan ditujukan serta pidana dijatuhkan terhadap pengurus atau pemimpin-pemimpin badan hukum atau perserikatan itu.
- c) Dalam undang-undang keadaan bahaya (Undang-Undang No. 23 Perpu Tahun 1959 L.N. No. 139 Tahun 1959, TLN No. 1908) pada Pasal 56 disebut: Apabila tanggung jawab atas tindak pidana menurut atau berdasarkan Peraturan ini ada pada suatu badan-badan hukum maka tuntutan hukum dapat dilakukan dan hukuman dapat dijatuhkan terhadap anggota-anggota pengurusnya.
- d) Dalam Undang-Undang No. 11 Pnps Tahun 1963 jo Undang-Undang No. 5 Tahun 1969 Lampiran II a No. 9 Pasal 17 (1) menyebut: Jika suatu tindak pidana subversi dilakukan oleh atau atas nama badan hukum, perseroan, perserikatan orang, yayasan atau organisasi lainnya, maka tindakan peradilan dilakukan "terhadapnya" dan seterusnya.....
- e) Dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 1964 tentang Larangan Penarikan cek Kosong Pasal 2 disebut antara lain. Apabila penarikan cek kosong Pasal 2 disebut antara lain. Apabila penarikan cek kosong tersebut dalam Pasal 1 dilakukan oleh atau atas nama badan hukum, suatu perseroan, suatu perserikatan orang atau suatu yayasan, maka tuntutan pidana dilakukan dan pidana dijatuhkan baik terhadap badan hukum, perseroan, perserikatan cek kosong itu maupun terhadap kedua-duanya. Undang-Undang ini sudah tidak berlaku lagi, berdasarkan Undang-Undang No. 12 Tahun 1971 tanggal 16-10-1971 (jo Perpu No. 1 Tahun 1971).

Sebagaimana juga dijelaskan Sudarto Sebagai berikut :<sup>133</sup>

Dalam hukum positif Indonesia, misalnya dalam “ordonansi barang-barang yang diawasi” (S. 1948 – 144) dan “Ordonansi pengendalian harga” (S. 1948 – 295) terdapat ketentuan, yang mengatur apabila suatu badan hukum melakukan tindak pidana yang disebut dalam ordonansi-ordonansi itu. Ordonansi obat bius S. 27 – 278 yo. 33 – 368 Pasal 25 ayat 7. *Indien een in dit artikel strafhed-jesteld feit gepleegd wordt door een rechts persoon, wordit de srafvernalging ingesteld en de strafuit ges prohen tegen de in Indonesie jevestijde bestumders en commis sarissen en bj onstentenis van deze personen tigen den vertegenwon diger van de recht persoon in Indonesia. Deze bepalingis mede von taepatting in alte gevallen, wearen een rechtopersoon optreedt als bestuurder, commissaris of vertegenwon dyer van een endere rechtpersoon.* Subversi – UU No. 11. Pnps. 1963.

Muladi menjelaskan sebagai berikut :<sup>134</sup>

Dalam peraturan perundang-undangan mengakui secara tegas korporasi dapat dipertanggungjawabkan pidana secara langsung sebagai berikut:

1. Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1955, L.N. 1955-27 tentang Pengusutan, Penuntutan dan Peradilan Tindak Pidana Ekonomi”, terdapat dalam Pasal 15, rumusan serupa dapat pula diketahui dalam;
2. Pasal 16, Undang-Undang No. 48/Prp/Tahun 1960, L.N. 1960-155 tentang Pengawasan Pendidikan dan Pengajaran Asing.
3. Pasal 17, Undang-Undang Nomor 11/Pnps/Tahun 1963, L.N. 1963-23, tentang Pemberantasan Kegiatan Subversi.
4. Pasal 49, Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1976, L.N. 1976-37 tentang Narkotika.
5. Pasal 19 ayat (3), Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984, L.N. 1984-28 tentang Pos.

Melihat kelima peraturan perundang-undangan tersebut di atas maka **korporasi sebagai pembuat dan dapat dipertanggungjawabkan secara pidana**, dengan unsur sebagai berikut:

1. Korporasi itu sendiri;
2. Mereka yang memberi perintah atau yang bertindak sebagai pemimpin dalam perbuatan tindak pidana tersebut (pengurus);
3. Baik terhadap korporasi maupun mereka yang memberi perintah atau yang bertindak sebagai pemimpin dalam perbuatan melakukan tindak pidana tersebut (pengurus) atau kedua-duanya yaitu korporasi dan pengurus.

<sup>133</sup>Sudarto, **Hukum Pidana I**, Op.Cit, hlm. 61-63.

<sup>134</sup>Muladi & Dwija Priyatno, **Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 48-49.

**A. Pohan** menguraikan penyimpangan sebagai berikut :<sup>135</sup>

1. Korporasi diakui dapat melakukan tindak pidana, tetapi pertanggungjawaban pidana masih dibebankan pada pengurus korporasi (a.l. Pasal 35 UU No. 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan);
2. Sebagai variasi dari (a) pertanggungjawaban pidana dibebankan pada “mereka yang memberikan perintah” dan atau “mereka yang bertindak sebagai pimpinan (Pasal 4 ayat (1) UU No. 38 Tahun 1960 tentang Penggunaan dan Penetapan Luas Tanah untuk Tanaman Tertentu).
3. Variasi yang lain lagi tetapi tetap belum melimpahkan pertanggungjawaban pidana kepada korporasi adalah dengan merumuskan lebih rinci mereka yang harus bertanggungjawab, yaitu: pengurus badan hukum, sekutu aktif, pengurus yayasan, wakil atau kuasa Indonesia dari perusahaan yang berkedudukan di luar wilayah Indonesia, dan mereka yang sengaja memimpin perbuatan bersangkutan (Pasal 34 UU No. 2 Tahun 1981 tentang Metrologi legal); dan
4. Korporasi secara tegas diakui dapat menjadi pelaku dan dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana (a.l. Pasal 15 UU No. 7 Drt Tahun 1955 tentang Tindak Pidana Ekonomi dan Pasal 49 UU No. 9 Tahun 1976 tentang Narkotika).

**Barda Nawawi Arief** menjelaskan sebagai berikut :<sup>136</sup>

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 selalu diawali dengan kata-kata “**Barang siapa**” yang menunjuk pada pengertian “**orang**”. Namun dalam Pasal 1 sub 24 ditegaskan; bahwa yang dimaksud dengan “**orang**” adalah “**perseorangan, dan/atau kelompok orang, dan/atau badan hukum**”. Demikian pula dalam Bab IX tentang ketentuan pidana, ada pasal yang mengatur tentang pertanggungjawaban badan hukum, perseroan, perserikatan, yayasan atau prganisasi lain (Pasal 45 dan Pasal 46). Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa orang dan korporasi (badan hukum dan sebagainya) dapat menjadi subjek tindak pidana lingkungan hidup (TPLH) dan dapat dipertanggungjawabkan. Pertanggungjawaban pidana (penuntutan dan pemidanaan) dapat dikenakan terhadap :

1. Badan hukum, perseroan, perserikatan, yayasan atau organisasi lain tersebut;
2. Mereka yang memberi perintah untuk melakukan tindak pidana atau yang bertindak sebagai pemimpin; atau
3. Kedua-duanya.

---

<sup>135</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 70.

<sup>136</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum & Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 106-107.

Perumusan secara eksplisit, bahwa badan hukum merupakan subjek hukum terlihat antara lain di dalam perumusan Pasal 6 ayat (1), Pasal 7 ayat (1) dan Pasal 10 ayat (1) Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985 tentang perikanan. Delik yang terkait dengan Pasal 6 ayat (1) dan Pasal 7 ayat (1) itu dirumuskan dalam Pasal 24, dan yang terkait dengan Pasal 10 dirumuskan dalam Pasal 25 dan Pasal 26 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1985.

Di dalam Pasal 21 ayat (1) jo. Pasal 1 ke-7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1984 tentang Perindustrian, badan hukum sebagai subyek tindak pidana dirumuskan secara implisit, yaitu dengan menyebut Perusahaan Industri sebagai pelaku tindak pidana.

Menanggapi beberapa penyimpangan tersebut diatas **Mardjono**

**Reksodiputro** menyatakan :<sup>137</sup>

“Bahwa pemerintah, melalui Departemen Kehakiman, sebenarnya telah lama pula memikirkan tentang hal ini. Tim Pengkajian Bidang Hukum Pidana pada BPHN Departemen Kehakiman sudah dalam Tahun 1981 mempertanyakan: apakah dalam hukum pidana Indonesia “Korporasi dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana secara umum seperti dalam hukum pidana Inggris dan Netherland (Pasal 51 Wvs Netherland 1976) sekarang atau pertanggungjawaban korporasi itu hanya terbatas delik-delik yang ditentukan dalam undang-undang tertentu saja seperti keadaan sekarang ini di Indonesia?”.

Dengan melihat beberapa pendapat para pakar tersebut diatas, kenyataanya sekarang memang benar pertanggungjawaban pidana korporasi hanya terbatas delik-delik yang ditentukan dalam perundang-undangan. Hal tersebut tidak dijumpai dalam KUHP sekarang, sehubungan dengan hal tersebut maka dapat kita lihat Laporan Hasil Tim Pengkajian Hukum Pidana Tahun 1980-1981 yang dijelaskan sebagai berikut:<sup>138</sup>

“korporasi dan badan-badan lain sebagai subyek tindak pidana”, maka di Indoesia untuk delik (pencemaran) lingkungan hidup ini harus dimungkinkan penuntutan

---

<sup>137</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 71.

<sup>138</sup>Tim Pengkajian Bidang Hukum Pidana, Badan Pembinaan Hukum Nasional Dibawah Pimpinan Prof. Sudarto, S.H., Himpunan Laporan Hasil Pengkajian Bidang Hukum Pidana Tahun 1980/1981, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman R.I., Jakarta, 1985, hlm. 27-28.

dan penjatuhan pidana terhadap : a.) badan hukum sendiri; b.) badan hukum dan pengurusnya; atau c.) pengurusnya saja. Alternatif mana yang akan dipergunakan oleh pembuat undang-undang nanti, disesuaikan dengan pembuatan yang dilarang dalam rangka perlindungan lingkungan hidup". Keadaan dimana suatu badan hukum diterima sebagai pembuat suatu pelanggaran maupun kejahatan yang dirumuskan dalam suatu peraturan khusus sudah dikenal di Indonesia. Dalam hal hanya pengurus yang ingin dipertanggungjawabkan, maka biasanya perumusan itu dinyatakan sebagai berikut: "Jikalau... (pembuat)... adalah suatu perseroan, maka hukuman termaksud... dijatuhkan kepada para anggota pengurus". Sebaliknya dipergunakan perumusan yang lebih lengkap sebagai berikut (dikutip dari "Bedrijfsreglementeeringsoordonnantie 1934"): "*Indien het strafbare feit is gepleegd door een rechts persoon, wordt de strafvolgving ingesteld en de straf uitgesproken tegen de... leden van het bestuur of bij onstentenis van die leden, tegen de vertegenwoordiger van dien rechts persoon, dan wel tegen den leider of beheerder van het bedrijf. Het bepaalde... vindt overeenkomstige toepassing ten aanzien van rechtspersonen, optredende als bestuurder of vertegenwoordiger van een ander rechts persoon*".

Dalam perkembangannya Tim Pengkajian Hukum Pidana Tahun 1985 menganalisa terlebih dahulu sistem-sistem yang ada dalam hukum pidana Indonesia, kemudian menemukan kedudukan korporasi sebagai pembuat dan sifat pertanggung jawaban pidana dari korporasi dengan sistem perumusan sebagai berikut:<sup>139</sup>

- a) Pengurus korporasi sebagai pembuat dan penguruslah bertanggung jawab;
- b) Korporasi sebagai pembuat dan pengurus bertanggung jawab;
- c) Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggung jawab.

Menindak lanjuti hal tersebut, Tim Pengkajian Hukum Pidana Tahun 1987/1988 dengan Tim RUU Bidang Hukum Pidana dapat merumuskan Konsep

---

<sup>139</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 72.

Buku I Ketentuan Umum KUHP Baru dan memuat ketentuan umum tentang pertanggungjawaban korporasi terdapat dalam Pasal sebagai berikut:<sup>140</sup>

- 1) Pasal 42 berbunyi: "Korporasi merupakan subyek tindak pidana".
- 2) Pasal 43 berbunyi: "Jika suatu tindak pidana dilakukan oleh atau untuk suatu korporasi. Maka penuntutan dapat dilakukan dan pidananya dijatuhkan terhadap korporasi itu sendiri, atau korporasi dan pengurusnya saja". "Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab penuntutan terhadap korporasi tidak bersifat mutlak dan harus selektif, terdapat dalam:
- 3) Pasal 46 berbunyi: 1) Dalam mempertimbangkan suatu tuntutan pidana, hakim secara khusus harus mempertimbangkan apakah bagian hukum lainnya telah memberikan perlindungan yang lebih berguna dibandingkan dengan dipidanya suatu korporasi; 2) Pertimbangan tersebut harus dinyatakan dalam putusan hakim.

Konsep KUHP Baru khususnya pasal-pasal tersebut mengalami suatu perubahan lagi, sebagaimana dijelaskan dalam Naskah Rancangan KUHP Baru 1991/1992 yang tercantum dalam pasal-pasal berikut ini.<sup>141</sup>

#### **Pasal 146**

Korporasi adalah kumpulan terorganisasi dari orang dan atau kekayaan, baik merupakan badan hukum ataupun bukan.

#### **Pasal 45**

Korporasi merupakan subjek tindakan pidana.

#### **Pasal 46**

Jika suatu tindak pidana dilakukan oleh atau untuk suatu korporasi maka penuntutan dapat dilakukan dan pidananya dijatuhkan terhadap korporasi itu sendiri, atau korporasi dan pengurusnya, atau pengurusnya saja.

#### **Pasal 47**

Korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana terhadap suatu perbuatan yang dilakukan atas nama atau untuk korporasi, kecuali jika secara khusus memang telah ditentukan bahwa perbuatan tersebut termasuk dalam lingkungan

<sup>140</sup>Ibid, hlm. 72-73.

<sup>141</sup>Hamzah Hatrik, Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability Dan Vicarious Liability), Op.Cit., hlm. 12-13.

usahanya, yang ternyata dari anggaran atau ketentuan-ketentuan lain yang berlaku sebagai demikian untuk korporasi yang bersangkutan.

#### **Pasal 48**

Pertanggungjawaban pelaksana atas tindakan korporasi dibatasi sedemikian rupa, sejauh pelaksana dalam melakukan perbuatan yang dituduhkan mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi.

#### **Pasal 50**

Alasan-alasan pembenar maupun pemaaf yang dapat diajukan oleh orang yang berbuat atas nama korporasi, dapat pula diajukan korporasi sepanjang alasan-alasan tersebut langsung berhubungan dengan perbuatan yang didakwakan pada korporasi dan karena itu tidak dapat dicelakan pada korporasi.

Dalam perkembangan selanjutnya hal tersebut mengalami penyempurnaan yaitu dengan dikeluarkannya Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor...Tahun...Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999-2000 yang substansi dan komposisinya dalam bentuk paragraf-paragraf sehingga begitu jelas dan dapat dengan mudah kita pahami, hal ini penulis kutipkan pasal-pasal dan penjelasannya yang berkaitan dengan hal tersebut diatas sebagai berikut:<sup>142</sup>

#### **Korporasi**

##### **Pasal 44**

Korporasi dapat dipertanggungjawabkan dalam melakukan tindak pidana.

##### **Penjelasan :**

Berdasarkan ketentuan ini korporasi telah diterima sebagai subyek hukum pidana, dalam arti dapat dipertanggungjawabkan secara pidana atas perbuatan yang telah dilakukan.

##### **Pasal 45**

Jika tindak pidana dilakukan oleh atau untuk korporasi, penjatuhan pidananya dapat dilakukan terhadap korporasi dan atau pengurusnya.

##### **Penjelasan :**

Cukup jelas

---

<sup>142</sup>Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor...Tahun...Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana 1999-2000, Op.Cit., hlm. 17-18.

#### **Pasal 46**

Korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan secara pidana terhadap suatu perbuatan yang dilakukan untuk dan atas nama korporasi, apabila perbuatan tersebut tidak termasuk dalam lingkup usahanya sebagaimana ditentukan dalam anggaran dasar atau ketentuan lain yang berlaku bagi korporasi yang bersangkutan.

#### **Penjelasan :**

Mengenai kedudukan sebagai pembuat dan sifat pertanggungjawaban pidana dari korporasi terdapat kemungkinan sebagai berikut:

- a. pengurus korporasi sebagai pembuat dan oleh karena itu penguruslah yang bertanggungjawab;
- b. korporasi sebagai pembuat dan pengurus yang bertanggungjawab;
- c. korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab.

Oleh karena itu jika suatu tindak pidana dilakukan oleh dan untuk suatu korporasi, maka penuntutannya dapat dilakukan dan pidananya dapat dijatuhkan terhadap korporasi sendiri, atau korporasi dan pengurusnya atau pengurusnya saja.

#### **Pasal 47**

Pertanggungjawaban pidana pengurus korporasi dibatasi sepanjang pengurus mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi.

#### **Penjelasan :**

Sebagaimana ditentukan dalam Pasal 44 tanggung jawab korporasi dalam hukum pidana telah diterima sebagai suatu prinsip hukum. Namun korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana terhadap semua obyek, kecuali jika secara khusus telah ditentukan bahwa perbuatan tersebut masuk dalam lingkungan usahanya. Hal ini harus ternyata dari anggaran dasar atau ketentuan-ketentuan lain yang berlaku sebagai demikian untuk korporasi yang bersangkutan.

#### **Pasal 48**

- (1) Dalam mempertimbangkan suatu tuntutan pidana, harus dipertimbangkan apakah bagian hukum lain telah memberikan perlindungan yang lebih berguna daripada menjatuhkan pidana terhadap suatu korporasi.
- (2) Pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus dinyatakan dalam putusan hakim.

#### **Penjelasan :**

Ayat (1) Cukup jelas

Ayat (2) Dalam hukum pidana, penjatuhan pidana selalu harus dipandang sebagai *ultimum remedium*. Oleh karena itu, dalam menuntut korporasi harus dipertimbangkan apakah bagian hukum lain telah memberikan perlindungan yang lebih berguna dibandingkan dengan tuntutan pidana dan pemidanaan. Jika memang telah ada bagian hukum lain yang mampu memberikan perlindungan yang lebih berguna, maka tuntutan pidana atas korporasi tersebut dapat dikesampingkan.

Pengenyampingan tuntutan pidana atas korporasi tersebut harus didasarkan pada motif atau alasan yang jelas.

#### **Pasal 49**

Alasan pemaaf atau alasan pembenar yang dapat diajukan oleh pembuat yang bertindak untuk dan atau atas nama korporasi, dapat diajukan oleh korporasi sepanjang alasan tersebut langsung berhubungan dengan perbuatan yang didakwakan pada korporasi.

#### **Penjelasan :**

Cukup jelas

## **2. Masalah Kesalahan Dalam Pertanggungjawaban Pidana Korporasi**

Merujuk bahan pustaka hukum pidana Inggris yang mempergunakan “**Asas Identifikasi**”, hal mana “perbuatan pengurus atau pegawai suatu korporasi, diidentifikasi (dipersamakan) dengan perbuatan korporasi itu sendiri”.<sup>143</sup>

Disamping itu berdasarkan asas kepatutan (*doelmatigheid*) dan keadilan (*billijkheid*), maka ilmu hukum perdata menerima bahwa suatu badan hukum harus dapat dianggap bersalah dan merupakan suatu perbuatan melawan hukum.<sup>144</sup> Sebagaimana dijelaskan

**Mardjono Reksodiputro**, ajaran ini mendasarkan diri pada pemikiran bahwa :<sup>145</sup>

“Apa yang dilakukan oleh pengurus harus dapat dipertanggungjawabkan kepada badan hukum, karena pengurus dalam bertindak tidak melakukannya atas hak atau kewenangan sendiri, tetapi atas hak atau kewenangan badan hukum bersangkutan. Dengan demikian, maka badan hukum juga tidak dapat melepaskan diri dari kesalahan yang dilakukan oleh pengurus. Kesengajaan (*dolus*) atau kelalaian (*culpa*) dari pengurus harus dianggap sebagai kesengajaan dan kelalaian dai badan hukum sendiri”.

---

<sup>143</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi Dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam Kumpulan Karangan Buku Kesatu yang berjudul Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan, Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995, hlm.106.

<sup>144</sup>Ibid, hlm. 107.

<sup>145</sup>Ibid, hlm. 107.

Cara berfikir dalam hukum perdata tersebut menurut **Mardjono Reksodiputro** “dapat diambil alih dalam hukum pidana”<sup>146</sup>, hal ini juga dapat kita lihat dari pendapat *Van Bemmelen* dan *Remmelink* yang menyatakan : “bahwa pengetahuan bersama dari sebagian besar anggota direksi dapat dianggap sebagai kesengajaan badan hukum itu, jika mungkin sebagai kesengajaan bersyarat dan kesalahan ringan dari setiap orang yang bertindak untuk korporasi itu jika dikumpulkan akan dapat merupakan kesalahan besar dari korporasi”<sup>147</sup>.

Sejalan dengan itu **Suprpto** juga menyatakan: “bahwa korporasi dapat memiliki kesalahan apabila kesengajaan atau kelalaian terdapat pada orang-orang yang menjadi alat-alatnya. Kesalahan tidak bersifat individual karena badan sebagai kolektivitet. Dapatlah kiranya kesalahan itu disebut kesalahan kolektif yang dapat dibebankan kepada pengurusnya. Selain itu cukup alasan untuk menanggungnya dengan kekayaannya, karena ia misalnya menerima keuntungan yang terlarang”<sup>148</sup>.

Dengan demikian kedua pendapat diatas mengakui bahwa korporasi tetap dapat mempunyai kesalahan dengan kontruksi bahwa kesalahan tersebut diambil dari para pengurus atau anggota direksi. Dengan kontruksi yang demikian maka asas “**tiada pidana tanpa kesalahan**” tetap berlaku, sepanjang dilakukan oleh pengurus

---

<sup>146</sup>Ibid, hlm. 107.

<sup>147</sup>Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 84.

<sup>148</sup>Ibid, hlm. 83.

atau orang; sehingga kalau suatu tindak pidana benar-benar dilakukan oleh korporasi (pembuat fiktif) maka asas “**tiada pidana tanpa kesalahan**” tidak berlaku.<sup>149</sup>

Sebagaimana juga dijelaskan **Mardjono Reksodiputro** bahwa :

“Pengertian kesalahan pada korporasi namun jangan dibayangkan serupa dengan keadaan batin (*psyche*) manusia. Untuk korporasi pengertian kesalahan harus dilihat dari “**celanya perbuatan tertentu**”, karena korporasi mempunyai kemungkinan (dalam situasi perbuatan tertentu) untuk bertindak lain (tindakan alternatif) sedangkan tindakan alternatif tersebut wajar dapat diharapkan untuk dilakukan oleh korporasi (dalam situasi perbuatan bersangkutan). Karena tidak dipilihnya tindakan alternatif tersebut maka korporasi dapat dicela atau disalahkan.<sup>150</sup>

Maka perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia, maka pelimpahan pertanggungjawaban dari perbuatan manusia ini menjadi perbuatan korporasi, dapat dilakukan apabila perbuatan tersebut dalam lalu lintas bermasyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan, hal ini dikenal dalam hukum pidana sebagai “**pelaku fungsional**” (*functional dader*).<sup>151</sup> Berkaitan dengan alasan penghapus pidana (kesalahan) maka harus dicari pada korporasi sendiri dan bukan melalui pelaku manusia (pengurus, pegawai atau kuasa) yang sebenarnya bertindak.

Dengan demikian apabila pelaku manusia (yang mewakili korporasi) tersebut dapat mengajukan alasan penghapus pidana (kesalahan), maka belum tentu hal tersebut dapat diajukan oleh korporasi sebagai pembelaannya.<sup>152</sup> Seperti diketahui syarat atau prinsip umum untuk adanya pertanggungjawaban pidana ialah keharusan

---

<sup>149</sup>Ibid, hlm. 84.

<sup>150</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi Dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, Op.Cit., hlm. 109-110.

<sup>151</sup>Ibid, hlm. 107.

<sup>152</sup>Ibid, hlm. 110, lihat juga Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 106-110.

adanya kesalahan, yang dinegara-negara Anglo Saxon dikenal dengan asas "*mens rea*".<sup>153</sup> Namun demikian syarat umum adanya kesalahan itu menurut doktrin yang dianut di beberapa negara dapat dikecualikan untuk tindak pidana tertentu, yaitu apa yang dikenal dengan :

- 1) *Strict liability* dan
- 2) *Vicarious Liability*.<sup>154</sup>

Dalam pengertian *strict liability*, seseorang sudah dapat dipertanggungjawabkan walaupun pada diri orang itu tidak ada *mens rea* untuk tindak pidana tertentu.<sup>155</sup> *Strict liability* menurut L.B Curson didasarkan pada alasan sebagai berikut:<sup>156</sup>

- a. adalah sangat esensial untuk menjamin dipatuhinya peraturan penting tertentu yang diperlukan untuk kesejahteraan masyarakat.

---

<sup>153</sup> *mens rea*, kata ini diambil orang dari suatu maxim yang berbunyi: "*Actus non est reus nisi mens sit rea*", artinya suatu perbuatan tidak menjadikan seseorang bersalah kecuali pikirannya adalah salah, Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 88.

<sup>154</sup> Persamaannya "*strict liability crimes*" dan "*vicarious liability*" tidak mensyaratkan adanya "*mens rea*" atau unsur kesalahan pada orang yang dituntut pidana, Perbedaannya terletak pada "*strict liability crimes*" pertanggungjawaban pidana bersifat langsung dikenakan kepada pelakunya, sedangkan "*vicarious liability*" pertanggung jawaban pidana bersifat tidak langsung, Ibid, hlm. 90, Lihat juga Romli Atmasasmita, Perbandingan Hukum Pidana, Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 78.

<sup>155</sup> Bactiar Agus Salim, Masalah Pertanggungjawaban Pidana dalam, Simposium Pembaharuan Hukum Nasional, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerjasama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Tanggal 28-30 Agustus 1980 di Semarang, Cetakan Pertama, Bina Cipta, Bandung, 1986, hlm. 118. Doktrin "*Strict Liability*" (pertanggungungan yang ketat/pertanggungjawaban mutlak), seseorang sudah dapat dipertanggungjawabkan untuk tindak pidana tertentu walaupun pada diri orang itu tidak ada kesalahan (*mens rea*). Secara singkat, *strict liability* diartikan sebagai "*liability without fault/liability based on fault*" pertanggungjawaban pidana tanpa kesalahan atau pertanggung jawaban berdasarkan kesalahan, Ibid, hlm. 88; bandingkan Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum & Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Op.Cit, hlm. 108.

<sup>156</sup> Bactiar Agus Salim, Masalah Pertanggungjawaban Pidana, dalam Simposium Pembaharuan Hukum Nasional, Op.Cit., hlm. 118.

- b. pembuktian adanya *mens rea* akan menjadi sangat sulit untuk pelanggaran yang berhubungan dengan kesejahteraan masyarakat itu.
- c. tingginya tingkat “bahaya sosial” yang ditimbulkan oleh perbuatan yang bersangkutan.

Prinsip pertanggungjawaban pidana mutlak tersebut dalam hukum pidana Inggris dan Amerika pada umumnya sering diberlakukan terhadap perkara pelanggaran yang termasuk “*welfare offences*” atau “*regulatory offences*”.<sup>157</sup> Pembentuk Undang-Undang telah menetapkan bila aturan tentang “*strict liability crimes*” dapat diberlakukan sebagai berikut:<sup>158</sup>

- a. kejahatan yang dilakukan bukan kejahatan berat.
- b. ancaman hukuman yang berlaku adalah ringan.
- c. syarat adanya “*mens rea*” akan menghambat tujuan perundangan.
- d. kejahatan yang dilakukan secara langsung merupakan paksaan terhadap hak-hak orang lain
- e. menurut undang-undang yang berlaku “*mens rea*” secara kausistis tidak perlu dibuktikan.

*Vicarious Liability* biasa diartikan pertanggungjawaban secara hukum dari seseorang atas perbuatan salah yang dilakukan oleh orang lain (*the legal responsibility of one person for the wrongful acts of another*).<sup>159</sup> Pertanggungjawaban demikian misalnya terjadi dalam hal perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu ada dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatannya. Hal ini terbatas pada kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dengan buruh, pembantu atau bawahannya.

<sup>157</sup>Romli Atmasasmita, Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., 2000, hlm. 78.

<sup>158</sup>Ibid, hlm. 78-79.

<sup>159</sup>Bactiar Agus Salim, Masalah Pertanggungjawaban Pidana, Op.Cit., hlm. 119, *Vicarious Liability* adalah suatu pertanggungjawaban pidana yang dibebankan kepada seseorang atas perbuatan orang lain. Pertanggungjawaban demikian misalnya terjadi dalam hal perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu ada dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatannya. Jadi pada umumnya terbatas pada kasus-kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dengan buruh, pembantu atau bawahannya; Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 89.

Dengan demikian pengertian *vicarious liability* ini, “walaupun seseorang tidak melakukan sendiri suatu tindak pidana dan tidak mempunyai kesalahan dalam arti yang biasa, ia tetap masih dapat dipertanggungjawabkan”.<sup>160</sup> Berdasarkan uraian tersebut diatas menurut **Barda Nawawi Arief**, sebagai berikut :<sup>161</sup>

“Bertolak dari asas kesalahan, maka di dalam pertanggungjawaban pidana seolah-olah tidak dimungkinkan adanya pertanggungjawaban mutlak (sering dikenal dengan sebutan “*strict liability*” atau “*absolute liability*”, walaupun ada pendapat bahwa *strict liability* tidak selalu berarti sama dengan (*absolute liability*). Secara teoritis sebenarnya dimungkinkan adanya penyimpangan terhadap asas kesalahan, dengan menggunakan prinsip/ajaran “*strict liability*” atau “*vicarious liability*”. Terlebih memang tidak mudah membuktikan adanya kesalahan pada delik-delik lingkungan dan kesalahan pada korporasi atau badan hukum”.

Suatu pertanggungjawaban pidana korporasi harus dapat menunjukkan kondisi-kondisi bagaimana suatu tindak pidana dapat dipandang telah dilakukan oleh korporasi sebagaimana diungkapkan oleh **Nico Keijzer** berdasarkan *American Model Penal Code (MPC)* meliputi :<sup>162</sup>

- a) *If a legislative purpose to impose liability on corporation plainly appears and the conduct is performed by an agent of the corporation acting in behalf of the corporation within the scope of his office or employment; or* (Apabila maksud pembuat Undang-Undang untuk mengenakan pertanggungjawaban pada korporasi nampak dengan jelas dan perbuatan itu dilakukan oleh agen korporasi yang melakukan a/n korporasi dalam ruang lingkup jabatan/tugas atau pekerjaannya); atau
- b) *If the offence consists of an omission to discharge a specific duty of affirmative performance imposed on corporation by law; or* (Apabila tindak pidana itu merupakan suatu pengabaian/pelanggaran kewajiban khusus yang dibebankan kepada korporasi oleh Undang-Undang); atau

<sup>160</sup>Ibid, hlm. 119.

<sup>161</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum & Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Op.Cit, hlm. 108.

<sup>162</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, hlm. 131-132.

- c) *If the commission of the offence was authorized, requested, commanded, performed or recklessly tolerated by the board of directors or by high managerial agent acting in behalf of the corporation within the scope of his office or employment.* (Apabila dilakukannya tindak pidana itu dibenarkan/disahkan, diminta, diperintahkan, dilaksanakan atau dibiarkan/ditolerir secara sembrono oleh Dewan Direksi atau oleh Agen pimpinan puncak yang bertindak a/n korporasi dalam batas-batas ruang lingkup tugas atau pekerjaannya).

Sedangkan *Dutch Case Law* (Yurisprudensi Belanda) menyatakan sebagai berikut:<sup>163</sup>

- 1) Apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan Undang-Undang yang secara khusus ditujukan bagi korporasi, misal korporasi tidak memenuhi syarat-syarat dari suatu izin yang telah diberikan kepadanya. Dengan demikian, korporasi tidak dipandang telah melakukan tindak pidana dalam hal ketentuan Undang-Undang secara khusus ditujukan kepada individu.
- 2) Apabila korporasi berkewajiban mencegah terjadinya tindak pidana, tetapi gagal berbuat demikian (misal diskriminasi rasial oleh penjaga pintu bar).
- 3) Apabila tindak pidana itu berhubungan dengan bidang usaha korporasi yang bersangkutan. Misal pencemaran beberapa hari yang ditimbulkan dari saluran kotoran (*the sewage drain*) suatu perusahaan/pabrik kimia. (Catatan: Tidak disyaratkan bahwa si pembuat materiel telah diperintah oleh atasannya atau secara eksplisit berwenang melakukan perbuatan itu). (pertebal cetak miring penulis).

Dalam hal ini ada dua pandangan yang berlainan secara konseptual mengenai pertanggungjawaban pidana di pengadilan Inggris dan Amerika yang dijelaskan pada bagan sebagai berikut:<sup>164</sup>

<b>PENGADILAN AMERIKA</b>	<b>PENGADILAN INGGRIS</b>
<b>Realistis daripada Formalistik</b>	<b>Formalistik daripada Realistis</b>

<sup>163</sup>Ibid, hlm. 132-133.

<sup>164</sup>Ibid, hlm. 141-142.

<p>Lebih berpandangan “<b>Realis Hukum</b>” (<i>Legal Realists</i>), sebagian besar bersikap lunak dan rasional dalam menentukan batas-batas pertanggungjawaban pidana, karena melakukan sebaliknya justru diperkirakan mengancam kebijakan penting dalam perundang-undangan dan juga mengundang konflik tajam dengan pembuat undang-undang.</p>	<p>Lebih berpandangan “<b>Formalis Hukum</b>” (<i>Legal formalistis</i>), malahan mengkontruksikan dasar-dasar pemikiran yang rumit atau rinci untuk membedakan antara “<i>Primary Corporate Liability</i>” (atau “<i>Direct Liability</i>”) dengan “<i>Vicarious Corporate Liability</i>”.</p>
--	---

Dalam perkembangannya banyak kritik terhadap ide pertanggungjawaban pidana korporasi. Kritik tersebut terbagi dua pokok masalah antara lain yang termuat dalam tabel dibawah ini :<sup>165</sup> (table, pertebal, cetak miring oleh penulis).

<b>Ketidak Adilan <i>Vicarious Liability</i></b>	<b>Ketidakefisiensian Pertanggungjawaban Korporasi</b>
<p>1.) <i>Vicarious liability</i> hanya tepat sebagai prinsip untuk hukum ganti rugi (<i>tort law</i>) karena pembedanya terletak pada pembagian kerugian pada pihak yang lebih dapat menanggung (atau setidaknya tidaknya lebih berhak mendapat beban itu), tetapi ia tidak berkaitan dengan tujuan-tujuan dalam hukum pidana (<i>retrebuton, deterrence, prevention, rehabilitation</i>).</p>	<p>1.) Korporasi Sebagian besar tidak dapat dicegah (<i>undeterrable</i>); denda tidak efektif, dan hanya penjara atas kesalahan individual yang mencapai pencegahan atau penangkalan riil.</p>
<p>2.) <i>Vicarious Liability</i> tidak adil karena bebannya jatuh pada yang tidak bersalah daripada yang salah, yaitu hukuman (<i>penalty</i>) ditanggung oleh para pemegang saham dan orang-orang lain yang mempunyai kepentingan dalam korporasi, daripada dibebankan pada individu yang bersalah.</p>	<p>2.) Penuntutan korporasi dapat menuntun atau membawa pengadilan, para juri dan penuntut umum untuk membebaskan atau menolak tuduhan terhadap terdakwa individu, dan oleh karena itu pertanggungjawaban korporasi semacam perisai atau pelindung (<i>shield</i>) dimana orang yang benar-benar bersalah dapat bersembunyi.</p>
<p>3.) <i>Vicarious Liability</i> menghasilkan disparitas antara bisnis yang dilakukan dalam bentuk korporasi dengan yang bersifat kepemilikan (<i>proprietor ship</i>). Karena pemilik individual tidak dapat</p>	<p>3.) Sanksi perdata lebih <i>fleksibel</i> dan berpotensi lebih berat, dan juga menghindari pembatas-pembatas Undang-Undang yang berhubungan dengan penuntutan pidana.</p>

<sup>165</sup>Ibid, hlm. 145-146.

dipertanggungjawabkan secara pidana untuk perbuatan-perbuatan bebas dari para pegawainya.	
4.) <i>Vicarious Liability</i> untuk korporasi dapat membuka pintu di masa yang akan datang untuk <i>vicarious liability</i> yang diperluas juga bagi individu.	4.) Tidak ada pencegahan tambahan ( <i>additional deterrence</i> ) yang dicapai lewat Undang-Undang Federal, karena " <i>affirmative defence</i> " menurut MPC juga akan memberikan dorongan kepada korporasi untuk dan mengatur pegawai-pegawainya.

Menyimak dari beberapa kritik terhadap pertanggungjawaban pidana korporasi tersebut diatas, dapat memberikan manfaat pemidanaan terhadap korporasi yaitu antara lain :<sup>166</sup>

- Beberapa kritik mengenai pertanggungjawaban korporasi telah meragukan apakah korporasi itu sendiri dapat dicegah (dengan pidana). Namun suatu **evaluasi prematur**, memberikan kesimpulan lain bahwa korporasi cenderung menerima sangat sedikit denda dibandingkan dengan ukuran atau besarnya korporasi, penghasilannya, ataupun keuntungan yang diharapkan diperoleh dari delik yang dilakukan. Oleh karena itu adalah sulit untuk menegaskan, bahwa korporasi tidaklah perlu dipidana dan bahwa mereka tidak perlu dicegah.
- Suatu masalah patut dicatat: pidana bagi korporasi cenderung dikenakan pada orang atau pihak yang tidak bersalah dan tidak hanya pada pemegang saham, tetapi juga pada pegawai, kreditor, masyarakat sekitar, dan juga bagi konsumen yang mungkin mengganti kerugian korporasi apabila denda dilihat sebagai bisnis.
- Masalah ini menyarankan keinginan untuk meminimalkan pemidanaan bagi korporasi. Sejumlah usulan misalnya, penggunaan denda yang wajar (*an equaty fine*) yang dipungut atau ditarik dalam saham umum akan mencegah kebangkrutan korporasi dan meniadakan kerugian bagi bukan pemegang saham, sementara juga menekan perubahan pengawasan korporasi agar mengaktifkan manajemen. hal yang sama, pidana berupa "pengawasan korporasi" (*corporate probation*) telah direkomendasikan ialah penggunaan sanksi publisitas (*a publicity sanction*) dan sanksi berupa "pelayanan masyarakat" (*community service*). Usul-usul ini menyarankan bahwa masalah pertanggungjawaban korporasi dapat dan seharusnya dipecah atau dipisahkan dari bentuk pemidanaan korporasi yang optimal. Sebaliknya, pertanggungjawaban korporasi mempermudah pemidanaan terhadap individual.

<sup>166</sup>Ibid, hlm. 147-148.

Sehubungan dengan rangkaian teori-teori pertanggungjawaban pidana korporasi tersebut diatas maka sampai pada alasan penggunaan hukum pidana terhadap korporasi antara lain :<sup>167</sup>

- 1) Hukum pidana dipandang mampu melaksanakan peranan edukatif dalam mendefinisikan atau menetapkan dan memperkuat batas-batas perbuatan yang dapat diterima (*acceptable conduct*);
- 2) Hukum pidana bergerak dengan langkah lebih cepat daripada perdata. Dengan pidana restitusi, lebih cepat memperoleh kompensasi bagi korban;
- 3) Peradilan perdata terhalang untuk mengenakan sanksi pidana;
- 4) Penuntutan bersama (korporasi dan agennya) memerlukan suatu forum pidana apabila ancaman pengurangan digunakan untuk mencegah individu. Dari sudut penegakan hukum, peradilan bersama itu cukup beralasan karena lebih murah dibandingkan dengan penuntutan terpisah, dan karena mereka mengizinkan penuntut umum mengikuti kasus itu dalam cara yang terpadu.

Dalam memperkuat posisi korporasi dalam pertanggungjawaban pidana maka hanya memfokuskan pada pelaku individual dan akan mengurangi ancaman pencegahan dari hukum pidana sepanjang :<sup>168</sup>

1. Korporasi dapat mengancam para agen dengan sanksi privat (misal pemecatan) yang mempunyai kemungkinan lebih besar untuk dikenakan daripada pidana yang dijatuhkan oleh negara;
2. Tidak seorangpun telah melakukan perbuatan dengan kesengajaan spesifik yang cukup untuk pembedaan;
3. Langkah demikian mengundang atau mempersilahkan korporasi untuk mengurangi atau mengendurkan upaya-upayanya mengawasi para agen. Lagi pula, pertanggungjawaban pidana korporasi secara potensial dapat melayani tujuan lain, seperti kompensasi korban, dan dapat sebagai sarana strategis yang ditujukan pada korporasi yang tidak dapat direalisasikan lewat penuntutan individual.

Dalam kerangka langkah-langkah yuridis, sekalipun pada umumnya pendayaan hukum perdata dan hukum administrasi merupakan *primum remedium*

---

<sup>167</sup>Ibid, hlm. 148.

<sup>168</sup>Ibid, hlm. 149.

dan hukum pidana sebagai *ultimum remedium*, namun diharapkan dalam hal-hal tertentu penggunaan hukum pidana dapat diutamakan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :<sup>169</sup>

1. *The degree of loss to the public.*
2. *The level of complicity by high corporate managers.*
3. *The duration of the violation.*
4. *The frequency of the violation by the corporation.*
5. *Evidence on intent to violate.*
6. *Evidence of extortion, as in bribery cases.*
7. *The degree of notoriety engendered by the media.*
8. *Precedent in law.*
9. *The history of serious violation by the corporation.*
10. *Deterrence potential.*
11. *The degree of corporation evinced by the corporation.*

Dengan mengamati masalah-masalah yang berhubungan dengan badan hukum maka sangat berkaitan erat dengan masalah-masalah perkembangan ilmu dan teknologi yang semakin canggih, mengingat modernisasi itu sendiri.

---

<sup>169</sup>Muladi, Korban Kejahatan Korporasi, dalam Karya Ilmiah Para Pakar Hukum, Bunga Rampai Viktimisasi, PT. Eresco, Bandung, 1995, hlm. 97-98.

## BAB III

### HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

#### A. Kebijakan Legislatif Saat Ini Mengenai Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Transportasi Di Bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan Dan Pelayaran.

Adapun tindak pidana transportasi dalam kebijakan perundang-undangan Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran yang saat ini berlaku akan diuraikan meliputi sebagai berikut : a) Jenis-jenis tindak pidana transportasi dan dasar pertimbangan dari kebijakan legislatif untuk menetapkan tindak pidana transportasi dalam perundang-undangan pada saat ini; b) Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana transportasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran; c) Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dan cara penuntutan dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

#### 1. Jenis-jenis tindak pidana transportasi dan dasar pertimbangan dari kebijakan legislatif untuk menetapkan tindak pidana transportasi dalam perundang-undangan pada saat ini.

##### 1. Jenis-Jenis Tindak Pidana Transportasi

Jenis-jenis tindak pidana transportasi meliputi tindak pidana perkeretaapian, tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan, tindak pidana penerbangan dan tindak pidana pelayaran. Istilah tindak pidana transportasi merupakan istilah umum yang mencakup keseluruhan dari beberapa ketentuan tindak pidana perkeretaapian, lalu lintas dan angkutan jalan, penerbangan dan pelayaran. Untuk lebih jelasnya berikut ini penulis menyampaikan jenis-jenis tindak pidana transportasi meliputi : Tindak Pidana dalam Undang-Undang Perkeretaapian, Tindak Pidana dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Tindak Pidana dalam Undang-Undang Penerbangan dan Tindak Pidana dalam Undang-Undang Pelayaran :

#### **1. Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Perkeretaapian**

Tindak Pidana Perkeretaapian, yang akan dibahas dalam uraian ini, bersumber dari Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992. Meskipun tidak terdapat definisi berdasarkan undang-undang yang dimaksud dengan tindak pidana di bidang Perkeretaapian, oleh karena itu kiranya perlu memberikan definisi mengenai tindak pidana Perkeretaapian dalam Undang-Undang Khusus Perkeretaapian. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 hanya memberikan penjelasan mengenai pengertian Perkeretaapian pada Pasal 1 butir (1) sebagai berikut : **“Perkeretaapian adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan sarana, prasarana, dan fasilitas penunjang kereta api untuk penyelenggaraan angkutan kereta api yang disusun dalam satu sistem.”**

Maka menurut penulis secara umum dapat disimpulkan bahwa tindak pidana tersebut merupakan suatu perbuatan pidana yang dilakukan baik sengaja maupun kelalaian yang diancam dengan pidana di bidang perkeretaapian. Rumusan Tindak Pidana dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian diatur dalam Bab IX tentang ketentuan pidana pada Pasal 37 s/d Pasal 40. Adapun perumusannya mengenai Tindak Pidana Perkertaapian adalah :

- a. Larangan membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul dan bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi serta menempatkan barang dan jalur kereta api, baik yang dapat mengganggu pandangan bebas maupun yang dapat membahayakan keselamatan kereta api.
- b. Tanpa hak mengakibatkan rusaknya pintu perlintasan kereta api atau tanpa hak membuka pintu perlintasan kereta api pada waktu kereta api akan dan/atau sedang berjalan.
- c. Larangan melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjadinya pergeseran tanah di jalur kereta api, sehingga mengganggu atau membahayakan perjalanan kereta api.
- d. Larangan melakukan perbuatan yang mengakibatkan rusaknya, mengurangi nilai atau tidak dapat berfungsinya atau tidak dapat berfungsinya atau tidak dapat berfungsi secara sempurna sarana dan/atau prasarana kereta api.

## **2. Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**

Tindak Pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yang akan dibahas dalam uraian ini, bersumber dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992. Meskipun tidak terdapat definisi berdasarkan undang-undang yang dimaksud dengan tindak pidana di bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu kiranya perlu memberikan definisi mengenai tindak pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dalam Undang-Undang Khusus Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 hanya memberikan penjelasan mengenai pengertian Lalu Lintas dan Angkutan pada Pasal 1 butir (1) dan (2) sebagai berikut : Pada butir kesatu menyatakan : **“Lalu Lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan.”** Sedangkan butir kedua menyatakan : **“Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.”**

Maka menurut penulis secara umum dapat disimpulkan bahwa tindak pidana tersebut merupakan suatu perbuatan pidana yang dilakukan baik sengaja maupun kelalaian yang diancam dengan pidana di bidang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Rumusan Tindak Pidana dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan diatur dalam Bab XIII tentang ketentuan pidana pada Pasal 54 s/d Pasal 67. Adapun perumusannya mengenai Tindak Pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah :

- a. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

- b. Larangan memasukkan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan , kereta tepelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai dengan peruntukan, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya.
- c. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji.
- d. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak didaftarkan.
- e. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor tanpa dilengkapi dengan surat tanda nomor kendaraan bermotor, atau tanda nomor kendaraan bermotor.
- f. Larangan mengemudikan kendaraan tidak bermotor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan keselamatan.
- g. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor dan tidak dapat menunjukkan surat ijin mengemudi.
- h. Larangan pengemudi yang tidak memiliki surat izin mengemudi.
- i. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dalam keadaan tidak mampu mengemudikan kendaraan dengan wajar.
- j. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak mengutamakan keselamatan pejalan kaki.
- k. Melanggar ketentuan mengenai rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimim atau minimum dan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

- l. Tidak menggunakan sabuk keselamatan pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak menggunakan helm pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda dua atau pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah
- m. Tidak memakai sabuk keselamatan pada waktu duduk disamping pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, atau tidak memakai helm pada waktu menumpang kendaraan bermotor roda dua, atau menumpang kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah
- n. Larangan menggunakan jalan di luar fungsi sebagai jalan, atau menyelenggarakan kegiatan dengan menggunakan jalan tanpa izin.
- o. Larangan terlibat peristiwa kecelakaan lalu lintas pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan dan tidak menghentikan kendaraannya, tidak menolong orang yang menjadi korban kecelakaan, dan tidak melaporkan kecelakaan tersebut keputusan kepada pejabat polisi negara Republik Indonesia terdekat.
- p. Larangan tidak mengasuransikan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, baik terhadap kendaraan itu sendiri maupun terhadap kemungkinan kerugian yang akan diderita oleh pihak ketiga sebagai akibat pengoperasian kendaraannya.
- q. Larangan tidak mengasuransikan orang yang dipekerjakannya sebagai awak kendaraan terhadap risiko terjadinya kecelakaan

- r. Larangan melakukan usaha angkutan wisata untuk keperluan wisata dan penyewaan kendaraan yang tidak laik dengan pengemudi maupun tanpa pengemudi dan melakukan usaha angkutan orang dan atau barang tanpa izin.
- s. Larangan mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang, atau tingkat kebisingan.

### 3. **Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Penerbangan**

Tindak Pidana Penerbangan, yang akan dibahas dalam uraian ini, bersumber dari Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Meskipun tidak terdapat definisi berdasarkan undang-undang yang dimaksud dengan tindak pidana di bidang Penerbangan, juga dari rumusan-rumusan delik dalam Bab XXIX A KUHP tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana atau Prasarana Penerbangan. Oleh karena itu kiranya perlu memberikan definisi mengenai tindak pidana Penerbangan dalam Undang-Undang Khusus Penerbangan. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 hanya memberikan penjelasan mengenai pengertian Penerbangan pada Pasal 1 butir (1) sebagai berikut : **“Penerbangan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penggunaan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, keamanan dan keselamatan penerbangan, serta kegiatan dan fasilitas penunjang lain yang terkait.”**

Maka menurut penulis secara umum dapat disimpulkan bahwa tindak pidana tersebut merupakan suatu perbuatan pidana yang dilakukan baik sengaja maupun kelalaian yang diancam dengan pidana di bidang Penerbangan. Rumusan Tindak Pidana dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dalam

Bab XIII tentang ketentuan pidana pada Pasal 54 s/d Pasal 72. Adapun perumusannya mengenai Tindak Pidana Penerbangan adalah :

- a. Larangan mengoperasikan pesawat udara melalui kawasan udara terlarang.
- b. Larangan mengoperasikan pesawat udara yang tidak mempunyai tanda pendaftaran.
- c. Larangan mengoperasikan pesawat terbang dan helikopter yang tidak mempunyai tanda kebangsaan.
- d. Larangan memberi atau mengubah tanda-tanda pada pesawat udara sipil sedemikian rupa sehingga menyerupai pesawat udara negara.
- e. Larangan mengoperasikan pesawat udara asing dari, ke atau melalui wilayah Republik Indonesia dengan melanggar ketentuan perjanjian bilateral, multilateral atau izin khusus Pemerintah,
- f. Larangan melakukan pendaratan atau tinggal landas dengan menggunakan pesawat udara tidak di atau dari bandar udara yang ditetapkan.
- g. Larangan menerbangkan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan pesawat udara, penumpang dan barang, dan/atau penduduk, atau mengganggu keamanan dan ketertiban umum atau merugikan harta benda milik orang lain.
- h. Larangan melakukan perekaman dari udara dengan menggunakan pesawat udara, tanpa izin Pemerintah.
- i. Melanggar ketentuan wajib memiliki sertifikat kecakapan.
- j. Larangan mengoperasikan pesawat udara yang tidak memiliki sertifikat kelaikan udara.

- k. Larangan mengoperasikan fasilitas dan/atau peralatan penunjang penerbangan yang tidak memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan penerbangan.
- l. Larangan membangun dan/atau mengoperasikan bandar udara khusus tanpa izin.
- m. Tanpa hak berada ditempat-tempat tertentu di bandar udara, mendirikan bangunan atau melakukan kegiatan lain di dalam atau disekitar bandar udara yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbanagan.
- n. Larangan tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap pesawat udara yang mengalami kecelakaan.
- o. Tanpa hak merusak atau menghilangkan bukti-bukti atau mengubah letak pesawat udara, atau mengambil bagian pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara atau barang lainnya yang tersisa akibat dari kecelakaan pesawat udara, sebelum dilakukan penelitian terhadap penyebab kecelakaan.
- p. Larangan menghilangkan bukti-bukti mengenai penyebab kecelakaan.
- q. Larangan melakukan kegiatan angkutan udara niaga atau bukan niaga tanpa izin.
- r. Larangan mengoperasikan pesawat udara dan tidak mengasuransikan tanggung jawabnya.
- s. Larangan tidak mengasuransikan awak pesawat udara yang dipekerjakannya.
- t. Larangan mengoperasikan pesawat udara yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas tingkat kebisingan.

#### 4. **Ketentuan Pidana Dalam Undang-Undang Pelayaran**

Tindak Pidana Pelayaran, yang akan dibahas dalam uraian ini, bersumber dari Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992. Meskipun tidak terdapat definisi berdasarkan undang-undang yang dimaksud dengan tindak pidana di bidang Pelayaran, juga dari rumusan-rumusan delik dalam Bab XXIX KUHP tentang Kejahatan Pelayaran. Oleh karena itu kiranya perlu memberikan definisi mengenai tindak pidana Pelayaran dalam Undang-Undang Khusus Pelayaran. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 hanya memberikan penjelasan mengenai pengertian pelayaran pada Pasal 1 butir (1) sebagai berikut : **“Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.”**

Maka menurut penulis secara umum dapat disimpulkan bahwa tindak pidana tersebut merupakan suatu perbuatan pidana yang dilakukan baik sengaja maupun kelalaian yang diancam dengan pidana di bidang Pelayaran. Rumusan Tindak Pidana dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dalam Bab XIII tentang ketentuan pidana pada Pasal 100 s/d 128. Adapun perumusannya mengenai Tindak Pidana Pelayaran adalah :

- a. Larangan merusak atau melakukan tindakan apapun yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia.

- b. Larangan menyebabkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia
- c. Larangan karena tindakannya mengakibatkan rusak atau tidak berfungsinya telekomunikasi pelayaran.
- d. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi aturan-aturan yang berkaitan dengan tata cara berlalu lintas, alur-alur pelayaran, sistem rute, sarana bantu navigasi pelayaran dan telekomunikasi pelayaran selama berlayar.
- e. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang memasuki perairan wajib pandu, tetapi tidak menggunakan tenaga pandu, tanpa izin dari pejabat yang berwenang.
- f. Larangan melaksanakan pemanduan tidak memenuhi persyaratan atau kewenangan yang telah ditentukan.
- g. Larangan Pemilik kapal dan/atau nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan kerangka kapalnya.
- h. Larangan Pemilik kapal yang tidak menyingkirkan kerangka kapalnya dan/atau muatannya yang mengganggu keselamatan berlayar.
- i. Larangan Pemilik kapal yang tidak melakukan kewajiban mengasuransikan tanggung jawab.
- j. Larangan menyebabkan kapal lain mengalami kecelakaan atau menimbulkan kematian seseorang.
- k. Larangan membangun pelabuhan umum, tanpa izin.
- l. Larangan mengoperasikan pelabuhan umum tanpa izin.
- m. Larangan membangun dan mengoperasikan pelabuhan khusus tanpa izin.

- n. Larangan menggunkan pelabuhan khusus untuk kepentingan umum tanpa memiliki izin.
- o. Larangan yang tidak melaporkan kepada pejabat pemerintah yang berwenang tentang perubahan yang dilakukan terhadap sebuah kapal.
- p. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang melayarkan kapalnya melampaui daerah pelayaran yang ditentukan sesuai dengan kelaiklautan kapalnya.
- q. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak mematuhi peraturan-peraturan untuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas kapal di pelabuhan.
- r. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang berlayar tanpa memiliki Surat Izin Berlayar.
- s. Larangan menggunakan peti kemas sebagai bagian dari alat angkut yang tidak memenuhi persyaratan kelaikan peti kemas.
- t. Larangan Pemilik kapal yang tidak memasang tanda pendaftaran pada kapal.
- u. Larangan menerima pengalihan hak milik atas kapal dan tidak melakukan balik nama.
- v. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak memenuhi ketentuan mengenai pengibaran bendera kebangsaan kapal.
- w. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak berada diatas kapal meninggalkan kapalnya tanpa alasan yang sangat memaksa.
- x. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang melayarkan kapalnya sedangkan yang bersangkutan mengetahui bahwa kapal tersebut tidak laik laut.
- y. Larangan Pemilik atau operator kapal yang menghalang-halangi keluasaan nahkoda atau pemimpin kapal untuk melaksanakan kewajibannya.

- z. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal untuk kapal dengan ukuran tertentu yang tidak menyelenggarakan buku harian atau tidak melaporkan buku harian kapal kepada pejabat pemerintah yang berwenang atau tidak memperlihatkan kepada pihak-pihak yang berwenang atas permintaan dan untuklihatkan kepada pihak-pihak yang berwenang atas permintaan dan untuk memperoleh salinannya.
- aa. Larangan Pemilik atau operator kapal yang mempekerjakan awak kapal di kapal tanpa disijil dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.
- bb. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang mempekerjakan anak buah kapal di kapal tanpa disijil dan tanpa memiliki kemampuan serta dokumen pelaut yang dipersyaratkan.
- cc. Larangan Anak buah kapal yang tidak menaati perintah nahkoda atau pemimpin kapal atau meninggalkan kapal tanpa izin nahkoda atau pemimpin kapal.
- dd. Larangan yang melakukan pembuangan limbah atau bahan lain dari kapal yang tidak memenuhi persyaratan.
- ee. Larangan mengakibatkan rusaknya lingkungan hidup atau tercemarnya lingkungan hidup.
- ff. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak melaksanakan kewajiban untuk melakukan penanggulangan pencemaran yang bersumber dari kapalnya.
- gg. Larangan Pemilik atau operator kapal yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya.
- hh. Larangan menyelenggarakan usaha angkutan di perairan, kegiatan angkutan, atau usaha penunjang angkutan tanpa memiliki izin.

- ii. Larangan tidak mengasuransikan tanggungjawabnya.
- jj. Larangan Setiap orang yang ada diatas kapal yang mengetahui di kapalnya terjadi kecelakaan, dalam batas-batas kemampuannya tidak memberikan pertolongan dan melaporkan kecelakaan tersebut.
- kk. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang mengetahui adanya bahaya bagi keselamatan berlayar dan tidak mengambil tindakan pencegahan atau menyebarkan berita kepada pihak-pihak lain.
- ll. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang sedang berlayar, tetapi tidak memberikan pertolongan sesuai dengan kemampuannya kepada setiap orang atau kapal yang ditemukan berada dalam bahaya di perairan dan orang-orang yang berada di menara suar.
- mm. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang kapalnya terlibat dalam tubrukan dengan kapal lain dan dengan sengaja tidak memberikan pertolongan kepada penumpang, awak kapal, dan kapal yang terlibat dalam tubrukan tersebut.
- nn. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan setiap keadaan yang mungkin merupakan bahaya terhadap keselamatan berlayar
- oo. Larangan Nahkoda atau pemimpin kapal yang tidak melaporkan setiap kecelakaan yang melibatkan kapalnya atau kapal lain yang diketahuinya, yang telah mengakibatkan atau dapat mengakibatkan kerusakan pada alur atau bangunan di perairan atau yang dapat mengakibatkan bahaya terhadap keselamatan berlayar.

pp. Larangan setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah.

Rumusan tindak pidana dalam undang-undang transportasi tersebut diatas adalah suatu bentuk peraturan-peraturan hukum transportasi yang memuat sanksi pidana di bidang transportasi. Hal ini juga dapat dikatakan sebagai undang-undang pidana khusus transportasi yang dalam segi pengaturannya memuat ketentuan pidana di bidang transportasi. Sebagaimana Sudarto berpendapat, bahwa yang diartikan dengan "Undang-Undang Pidana Khusus" adalah :<sup>170</sup>

"Undang-Undang Pidana selain Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, yang merupakan induk peraturan hukum pidana. Kedudukan sentral dari KUHP ini terutama karena di dalamnya dimuat ketentuan-ketentuan umum dari hukum pidana dalam Buku I, yang berlaku juga terhadap tindak-tindak pidana yang terdapat diluar KUHP, kecuali apabila undang-undang menentukan lain (Pasal 103 KUHP). Pengertian yang kami ajukan adalah luas, karena tidak mempersoalkan : a. masalah pengkodifikasian atau tidak; b. masalah hukum pidana "dalam arti sesungguhnya" atau hukum pidana administratif; c. masalah apakah tindak pidananya hanya menyangkut kelompok orang tertentu ataukah tidak."

Lebih lanjut beliau juga menjelaskan sebagai berikut :<sup>171</sup>

"Pengaturan materi hukum pidana di luar KUHP membawa kemungkinan adanya penyimpangan, baik dari bagian umumnya maupun dari bagian khususnya. Penyimpangan ini bisa juga mungkin mengenai hal-hal yang menyangkut hukum acara pidana, ialah mengenai penyidikan, penuntutan dan pemeriksaan perkaranya di pengadilan. Sampai seberapa jauh penyimpangan itu, banyak atau sedikit tidak menjadi ukuran untuk adanya undang-undang pidana khusus."

---

<sup>170</sup>Sudarto, Kapita Selektta Hukum Pidana, Alumni, Bandung, 1986, hlm. 64.

<sup>171</sup>Ibid, hlm. 65.

Dengan demikian sangat jelas bahwa kedudukan undang-undang pidana khusus transportasi dalam kerangka sistem hukum pidana. Dimana undang-undang pidana khusus Transportasi (di luar KUHP) dan hukum pidana umum (KUHP) merupakan satu kesatuan sistem pemidanaan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka lebih konkritnya dapat di lihat pendapat Barda Nawawi Arief sebagai berikut :<sup>172</sup>

“Hukum Pidana Substantif, adalah keseluruhan sistem peraturan perundang-undangan (*“statutory rules”*) yang ada di dalam KUHP (sebagai induk aturan umum) dan UU khusus di luar KUHP, pada hakekatnya merupakan satu kesatuan sistem pemidanaan.. Kese-luruhan peraturan perundang-undangan (*“statutory rules”*) di bidang hukum pidana substantif itu, terdiri dari “aturan umum” (*“general rules”*) dan “aturan khusus” (*“special rules”*). Aturan umum terdapat di dalam KUHP (Buku I), dan aturan khusus terdapat di dalam KUHP (Buku II dan III) maupun dalam UU Khusus di luar KUHP. Aturan khusus ini pada umumnya memuat perumusan tindak pidana tertentu, namun dapat pula memuat aturan khusus yang menyimpang dari aturan umum.

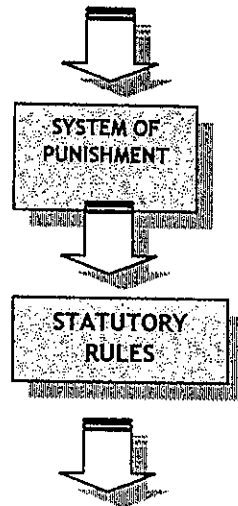
Maka dapat disimpulkan bahwa keseluruhan sistem peraturan perundang-undangan (*“statutory rules”*) yang ada di dalam KUHP (sebagai induk aturan umum) dan UU khusus di luar KUHP dalam hal ini undang-undang pidana khusus Transportasi , pada hakekatnya merupakan satu kesatuan sistem pemidanaan substantif. Dengan demikian sistem hukum pidana substantif (sistem pemidanaan substantif) yang berlaku saat ini digambarkan oleh Barda Nawawi Arief sebagai berikut :<sup>173</sup>

---

<sup>172</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Sistem Pemidanaan Dalam Bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pemidanaan Dalam UU Perbankan Dan UU Bank Indonesia), Makalah pada *Colloquium* “Penyusunan Naskah Akademik dan RUU Perbankan”, di Fakultas Hukum Undip, Semarang, 27 Juni 2002, hlm. 1-2.

<sup>173</sup>Ibid, hlm. 2.

# SENTENCING SYSTEM



GENERAL RULES	SPECIAL RULES	
	BUKU I KUHP	Bk. II KUHP
	UU KHUSUS (DI LUAR KUHP)	

## 2. Penetapan Kualifikasi Delik

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang berlaku sekarang ada dua macam pembagian tindak pidana, yaitu kejahatan yang ditempatkan dalam buku ke II dan pelanggaran yang ditempatkan dalam buku III. Sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** dalam *Pelengkap Bahan Kuliah Hukum Pidana I* sebagai berikut:<sup>174</sup>

“KUHP tidak membuat definisi mengenai apakah “kejahatan” dan apakah “pelanggaran” itu. KUHP hanya menyebutkan atau mengumpulkan perbuatan-

<sup>174</sup>Barda Nawawi Arief, *Pelengkap Bahan Kuliah Hukum Pidana I*, Yayasan Sudarto d/a Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1990, hlm. 20.

perbuatan mana yang masuk dalam Buku II (kejahatan) dan mana yang masuk dalam Buku III (pelanggaran).

Menurut Sudarto ada dua pendapat yang menyatakan dua jenis delik yaitu kejahatan dan pelanggaran mempunyai perbedaan yang bersifat kualitatif dan yang bersifat kuantitatif yaitu :<sup>175</sup>

- a. bahwa antara kedua jenis delik itu ada perbedaan yang bersifat kualitatif sebagai berikut :
  - 1) *Rechtsdelicten* ialah perbuatan yang bertentangan dengan keadilan, terlepas apakah perbuatan itu diancam pidana dalam satu undang-undang atau tidak, jadi yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat sebagai bertentangan dengan keadilan misal : pembunuhan, pencurian. Delik-delik semacam ini disebut "Kejahatan" (*Mala per se*).
  - 2) *Westdelicten* ialah perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai suatu tindak pidana, karena undang-undang menyebutnya sebagai delik, jadi karena ada undang-undang mengancamnya dengan pidana. Misalnya : memarkir mobil disebelah kanan jalan. (*Mala quia prohibita*). Delik-delik semacam ini disebut "Pelanggaran". Perbedaan secara kualitatif ini tidak dapat diterima, sebab ada kejahatan, yang baru disadari sebagai delik, karena tercantum dalam undang-undang pidana, jadi sebenarnya tidak segera dirasakan sebagai bertentangan dengan rasa keadilan. Dan sebaliknya ada "pelanggaran", yang memang benar-benar dirasakan bertentangan dengan rasa keadilan. Oleh karena perbedaan secara demikian itu tidak memuaskan, maka dicari ukuran lain.
- b. bahwa antara kedua jenis delik itu ada perbedaan yang bersifat kuantitatif sebagai berikut : Pendirian ini hanya meletakkan kriterium pada perbedaan yang dilihat dari segi kriminologi, ialah "pelanggaran" itu lebih ringan dari pada "kejahatan". Dalam Seminar Hukum Nasional 1963 berpendapat bahwa penggolongan-penggolongan dalam dua macam delik itu harus ditiadakan.

Sehubungan dengan perbedaan sikap atau kebijakan pembuat undang-undang yaitu : 1) Disebutkannya kualifikasi deliknya berupa "kejahatan" dan

---

<sup>175</sup>Sudarto, Hukum Pidana I, Op.Cit., hlm. 56-57.

“pelanggaran”; atau 2) Sama sekali tidak menyebutkan kualifikasi deliknya secara tegas, maka menurut Barda Nawawi Arief sebagai berikut :<sup>176</sup>

**“Seyogyanya setiap undang-undang diluar KUHP menyebut secara tegas kualifikasi deliknya. Penyebutan kualifikasi delik (sebagai “kejahatan” atau “pelanggaran”), bukan sekedar memberi nama, tetapi merupakan “penetapan kualifikasi yuridis” yang mempunyai akibat atau konsekuensi yuridis materiel (yaitu terikat pada aturan umum KUHP) maupun konsekuensi yuridis –formal (dalam KUHAP). Penetapan kualifikasi yuridis ini mutlak diperlukan, karena seperti dikemukakan dalam skema diatas, sistem pidanaaan di luar KUHP merupakan sub atau bagian integral dari keseluruhan sistem pidanaaan. Jadi fungsi dari ditetapkannya kualifikasi yuridis itu adalah untuk “menjembatani” berlakunya aturan umum KUHP terhadap hal-hal yang tidak diatur dalam undang-undang di luar KUHP.”**

Dengan demikian, maka penetapan kualifikasi delik sebagai kejahatan atau pelanggaran merupakan penetapan kualifikasi yuridis yang mempunyai akibat atau konsekuensi yuridis baik dalam arti konsekuensi yuridis material yang terikat pada aturan umum dalam KUHP maupun konsekuensi yuridis formal yang terkait dalam ketentuan KUHAP sepanjang tidak ditentukan lain oleh undang-undang.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka Barda Nawawi Arief menyatakan sebagai berikut :<sup>177</sup> “bahwa semua aturan perundang-undangan mengenai hukum pidana materiel atau substantif, hukum pidana formal dan hukum pelaksanaan pidana dapat dilihat sebagai satu kesatuan sistem pidanaaan.” Dalam perundang-undangan Transportasi yang berlaku saat ini sebagian tidak mencantumkan kualifikasi delik sebagai kejahatan atau pelanggaran hal ini dapat kita lihat dibawah ini :

---

<sup>176</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Sistem Pidanaaan Dalam Bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pidanaaan Dalam UU Perbankan Dan UU Bank Indonesia), Op.Cit., hlm. 4-5.

<sup>177</sup>Ibid, hlm. 1.

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, tercantum pada pasal-pasal sebagai berikut :

**Pasal 41**

Perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37, Pasal 38, Pasal 39, dan Pasal 40 Undang-undang ini adalah pelanggaran.

**Pasal 42**

Apabila perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, tercantum pada pasal-pasal sebagai berikut :

**Pasal 68**

Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 58, Pasal 59, Pasal 60, pasal 61, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, dan Pasal 67 adalah pelanggaran.

**Pasal 70 ayat (1) huruf (b)**

Tindak pidana kejahatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 359, Pasal 360, Pasal 406, Pasal 408, Pasal 409, Pasal 410, dan Pasal 492 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, dengan menggunakan kendaraan bermotor.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, tercantum pada pasal-pasal sebagai berikut :

**Pasal 73**

- (1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 54, Pasal 58, Pasal 60, Pasal 61, dan Pasal 68 ayat (2) adalah kejahatan.
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55, Pasal 56, Pasal 57, Pasal 59, Pasal 62, Pasal 63, Pasal 64, Pasal 65, Pasal 66, Pasal 67, Pasal 68 ayat (1), Pasal 69, Pasal 70, Pasal 71, dan Pasal 72 adalah pelanggaran.

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, tercantum pada pasal-pasal sebagai berikut :

### Pasal 129

- (1) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (1), ayat (2) huruf c dan ayat (3), Pasal 104 ayat (3), Pasal 105, Pasal 106, Pasal 114, Pasal 115 ayat (1), Pasal 118, Pasal 119, Pasal 120, dan Pasal 125 ayat (2) adalah kejahatan.
- (2) Tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 100 ayat (2) huruf a dan b, Pasal 101, Pasal 102, Pasal 103, Pasal 104 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 107, Pasal 108, Pasal 109, Pasal 110, Pasal 111, Pasal 112, Pasal 113, Pasal 115 ayat (2) dan ayat (3), Pasal 116, Pasal 117, Pasal 121, Pasal 122, Pasal 123, Pasal 124, Pasal 125 ayat (1), Pasal 126, Pasal 127, dan Pasal 128 adalah pelanggaran.

Menyimak beberapa pasal tersebut diatas, khususnya dalam Pasal 42 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian dan Pasal 70 ayat (1) huruf (b) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Menurut penulis pasal tersebut tidak menunjukkan kualifikasi delik maka jelas bahwa pembuat undang-undang tidak konsisten dalam merumuskan kualifikasi “kejahatan” dan “pelanggaran” secara tegas dalam satu bentuk ketentuan khusus yaitu undang-undang perkeretaapian dan lalu lintas dan angkutan jalan. Sebagaimana dikemukakan oleh pakar kebijakan ilmu hukum pidana **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut :<sup>178</sup>

“Karena aturan umum KUHP membedakan antara “aturan umum untuk kejahatan” dan “aturan umum untuk pelanggaran”, maka apabila aturan umum KUHP itu akan juga diberlakukan terhadap undang-undang diluar KUHP (berdasarkan Pasal 103 KUHP), maka undang-undang diluar KUHP itu juga harus menyebutkan kualifikasi yang jelas dari tindak pidana yang diaturnya, apakah merupakan “kejahatan” atau “pelanggaran”.

Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menyebutkan kualifikasi pelanggaran dan kejahatan. Sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 41 tentang perbuatan yang dimaksud adalah “pelanggaran”,

---

<sup>178</sup>Ibid, hlm. 5.

namun pada Pasal 42 tidak secara tegas menyebutkan tentang perbuatan yang dimaksud adalah “kejahatan”, maka apa yang di maksud dalam pasal tersebut tentang “menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana”, sudah menunjukkan suatu bentuk perbuatan yang dikualifikasikan sebagai kejahatan.

Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan kualifikasi pelanggaran dan kejahatan. Sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 68, Pasal 69 dan Pasal 70 ayat (1) huruf (a) tentang perbuatan yang dimaksud adalah “pelanggaran”, sedangkan dalam Pasal 70 ayat (1) huruf (b) tidak secara tegas menyebutkan tentang perbuatan yang dimaksud adalah “kejahatan”, maka apa yang di maksud dalam pasal tersebut tentang “menyebabkan matinya orang, luka berat atau cacat dapat dipidana sesuai dengan ketentuan dalam hukum pidana”, sudah menunjukkan suatu bentuk perbuatan yang dikualifikasikan sebagai kejahatan. Disamping itu ada kesalahan dalam perumusannya yaitu pada Pasal 492 KUHP adalah termasuk dalam buku ketiga yaitu mengenai pelanggaran dan bukan kejahatan.

Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan menyebutkan kualifikasi pelanggaran dan kejahatan. Sebagaimana di tegaskan dalam Pasal 73 ayat (2) tentang perbuatan yang dimaksud adalah “pelanggaran”, sedangkan dalam Pasal 73 ayat (1) menyebutkan tentang perbuatan yang dimaksud adalah “kejahatan”.

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran menyebutkan kualifikasi pelanggaran dan kejahatan. Sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 129 ayat (2) tentang perbuatan yang dimaksud adalah “pelanggaran”, sedangkan dalam Pasal 129 ayat (1) menyebutkan tentang perbuatan yang dimaksud adalah “kejahatan”. Dengan melihat ketentuan KUHP sekarang yang berlaku, dalam aturan khusus (*special rules*) tercantum ketentuan tentang Kejahatan Pelayaran pada Bab XXIX Pasal 438 sampai dengan Pasal 479 sedangkan Pelanggaran Pelayaran tercantum pada Bab IX Pasal 560 sampai dengan Pasal 569. Sehubungan dengan hal tersebut, maka aturan khusus dalam KUHP juga berlaku pula dalam ketentuan lain mengenai “kejahatan” dan “pelanggaran” sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Hal serupa juga terdapat dalam aturan khusus (*special rules*) yaitu pada Bab XXIX A KUHP diatur tentang Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana atau Prasarana Penerbangan pada Pasal 479a sampai dengan Pasal 479r. Maka aturan khusus dalam KUHP tersebut, juga berlaku pula dalam ketentuan lain mengenai “kejahatan” dan “pelanggaran” sebagaimana yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Dilihat dari segi pengaturannya tentang ketentuan kualifikasi delik kejahatan dan pelanggaran yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 tentang Penerbangan, juga terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tentang Kejahatan Penerbangan. Serta kualifikasi delik kejahatan dan pelanggaran yang diatur dalam

Undang-Undang Nomor 21 tentang Pelayaran, juga terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana tentang Kejahatan Pelayaran dan Pelanggaran Pelayaran.

Dengan demikian menurut penulis dapat dikatakan sebagai pembaharuan KUHP secara parsial atau tambal sulam yaitu pembaharuan yang bersifat sementara, belum menyeluruh karena sesuai kebutuhan, yang di dalam perkembangannya tidak dapat menampung aspirasi atau ide yang muncul karena sistem yang berbeda, asas yang belum pernah disinggung sehingga muncul delik-delik di luar KUHP yang masih dibawah sistem KUHP maka belum dapat dikatakan pembaharuan.

## 2. Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku tindak pidana transportasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

### **1. Siapa yang dapat dipertanggungjawabkan**

Apabila melihat rumusan tindak pidana transportasi yang meliputi tindak pidana Perkeretaapian, tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan tindak pidana Penerbangan dalam ketentuan Pasal 37 s/d Pasal 40 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992, Pasal 54 s/d Pasal 67 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dan Pasal 54 s/d Pasal 72 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, selalu diawali dengan kata-kata "Barangsiapa" yang menunjuk pada pengertian orang, sehingga yang dapat dipertanggungjawabkan adalah "Orang" sebagai subyek hukum. Hal tersebut juga terdapat pula dalam rumusan tindak pidana Pelayaran dalam ketentuan Pasal 100 s/d

Pasal 127 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992, terkecuali Pasal 128 menunjuk pada pengertian “orang” atau “badan hukum” sebagai berikut :

#### Pasal 128

**“Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 94 ayat (2), walaupun telah diberitahukan secara patut oleh pejabat pemerintah yang berwenang, dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda setinggi-tingginya Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah).”**

Sehubungan dengan pasal tersebut, maka pada Pasal 94 menyebutkan sebagai berikut :

**“Setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara wajib membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia.”**

Dalam penjelasannya dinyatakan : bahwa kewajiban setiap orang atau badan hukum yang mengoperasikan kapal atau pesawat udara dimaksudkan untuk membantu sebatas kemampuannya sebagai potensi *search and rescue* (SAR) guna keberhasilan operasi pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah diperairan Indonesia.

Namun, apabila melihat pada ketentuan Pasal 1 butir (15) disebutkan bahwa yang dimaksud **“Badan Hukum Indonesia adalah badan usaha yang dimiliki oleh negara dan atau swasta dan atau koperasi”**. Dengan demikian dapat disimpulkan yang dapat dipertanggungjawabkan adalah **“orang”** atau **“badan hukum”** sebagai

subyek tindak pidana Pelayaran. Hal ini merupakan suatu penyimpangan terhadap Kitab Undang-Undang Hukum Pidana dimana badan hukum yang melakukan tindak pidana maka yang dapat dipertanggungjawabkan adalah anggota pengurusnya, sedangkan badan hukum tidak dapat dimintakan pertanggung jawabannya.

**Pasal 59 KUHP menyatakan :**

“Dalam hal-hal dimana karena pelanggaran ditentukan pidana terhadap pengurus, anggota-anggota badan pengurus atau komisaris-komisaris, maka pengurus, anggota badan pengurus atau komisaris yang ternyata tidak ikut campur melakukan pelanggaran tidak dipidana.”

Dengan demikian dalam ketentuan KUHP hanya berlaku pada “Orang” sebagai subyek tindak pidana mengingat anggota pengurus menunjuk pada pengertian orang pribadi (*natuurlijke persoon*). Sehubungan dengan rangkaian uraian tersebut diatas maka dapat disimpulkan subjek tindak pidana dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan adalah “Orang”.

Merujuk Pasal 128 tersebut diatas, maka tindak pidana dilakukan oleh “badan hukum” (korporasi) ditujukan pada kapal atau pesawat udara, hal ini sangat “*elastis*” dan tidak dijelaskan pengaturannya. Dalam pasal tersebut diatas, juga tidak jelas diatur suatu “masalah siapa yang dapat dituntut” dalam hal delik dilakukan oleh “badan hukum” (korporasi). Selain ketentuan “siapa yang dapat dituntut dan

dipidana”, perlu dibuat pula ketentuan mengenai “kapan atau dalam hal bagaimana korporasi dikatakan telah melakukan tindak pidana”. Dengan menyimak uraian formulasi (kebijakan legislatif) mengenai perumusan badan hukum dalam Pasal 128 Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran tersebut diatas, menurut penulis mengandung banyak permasalahan, yaitu disimpulkan sebagai berikut :

- 1) Penentuan badan hukum sebagai subyek tindak pidana tidak hanya bagi kapal tapi juga terhadap pesawat udara (sangat *elastis* dan tidak dijelaskan pengaturannya);
- 2) Penentuan badan hukum sebagai subyek tindak pidana hanya untuk tindak pidana tertentu yaitu bagi kapal atau pesawat udara yang tidak membantu usaha pencarian dan pertolongan terhadap setiap orang yang mengalami musibah di perairan Indonesia;
- 3) Tidak jelas pengaturan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan;
- 4) Tidak jelas pengaturan kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana;
- 5) Tidak jelas pengaturan dalam hal bagaimana korporasi dapat dipertanggungjawabkan;

Sehubungan dengan fenomena legislatif yang mengandung kelima masalah tersebut diatas, maka menurut penulis seyogyanya perlu diperbaharui dengan merumuskan suatu kebijakan baru dalam masa yang akan datang. Mengingat suatu perumusan hukum pidana yang kurang baik akan berdampak pada kedua tahap berikutnya yaitu aplikasi (kebijakan yudikatif/yudicial) dan eksekusi (kebijakan eksekutif/administratif), sehingga tahap kebijakan formulatif atau legislatif merupakan

tahapan yang paling penting dan utama. Apabila dalam segi kebijakannya banyak mengalami kesalahan maka akan berdampak pula pada segi pelaksanaan proses penegakan hukumnya (*law enforcement*).

## 2. Pertanggungjawaban Pidana Berdasarkan Kesalahan

Sehubungan dengan uraian pada Bab II tersebut diatas, mengenai *asas fundamental* : “tiada pidana tanpa kesalahan” dalam mempertanggungjawabkan terdakwa karena telah melakukan tindak pidana. Maka lebih jelasnya dapat kita lihat pendapat **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut :<sup>179</sup>

“Pengakuan asas kesalahan sebagai suatu asas yang fundamental mengandung makna bahwa pada prinsipnya pertanggungjawaban pidana dalam arti pemberian pidana, hanya dapat dikenakan kepada orang yang benar-benar mempunyai kesalahan atas perbuatan yang dilakukannya. Dengan perkataan lain, pertanggungjawaban pidana hanya dikenakan kepada seseorang yang melakukan tindak pidana, apabila perbuatannya itu didukung oleh sikap batin jahat atau tercela (*mens rea* atau *guilt mind*).”

Dengan menganut asas fundamental di dalam menjatuhkan pidana kepada pelaku tindak pidana (delik) yang memisahkan tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana yang dikenal dengan ajaran dualisme. Maka dalam ajaran itu memandang bahwa untuk dapat menjatuhkan pidana, ada dua tahap yang perlu dilakukan yaitu :

- (1) Hakim harus menanyakan : “Apakah terdakwa telah melakukan tindakan yang dilarang oleh suatu aturan undang-undang dengan disertai ancaman pidana bagi barang siapa yang melanggar aturan itu ?;

---

<sup>179</sup>Barda Nawawi Arief, Pelengkap Bahan Kuliah Hukum Pidana I, Op.Cit, hlm. 63-64.

(2) Apabila yang pertama diatas menghasilkan suatu kesimpulan bahwa memang terdakwa telah melakukan perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan undang-undang, ditanyakan lebih lanjut apakah terdakwa tersebut dapat dipertanggungjawabkan atau tidak mengenai perbuatannya itu ?. Jadi antara perbuatan (*actus reus*) dengan sikap batin terdakwa (*mens rea*) harus ada hubungan. Dengan kata lain, tindakan pelaku didasarkan atas sikap batinnya yaitu tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau kealpaan.

Sehubungan dengan sikap batin berupa kesengajaan atau kealpaan, maka dalam hal ini penulis berkesimpulan bahwa dari berbagai perumusan tindak pidana Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di dalam perundang-undangan Transportasi, sebagian besar tidak mencantumkan unsur sengaja atau kealpaan. Dikatakan "sebagian besar" karena Tindak Pidana Perkeretaapian, Tindak Pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Tindak Pidana Penerbangan tidak ada yang mencantumkan unsur tersebut, terkecuali Tindak Pidana Pelayaran yang hanya mencantumkan unsur sengaja atau kealpaan pada Pasal 100 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sebagai berikut :

- (1) Barangsiapa dengan sengaja merusak atau melakukan tindakan apapun yang mengakibatkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dipidana dengan pidana :
  - a. penjara paling 12 (dua belas) tahun jika bal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar;

- b. penjara paling lama 15 (lima belas) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan perbuatan itu berakibat kapal tenggelam atau terdampar;
  - c. penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh) tahun, jika hal itu dapat mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar dan berakibat matinya seseorang.
- (2) Barangsiapa karena kelalaiannya menyebabkan tidak berfungsinya sarana bantu navigasi pelayaran dan fasilitas alur pelayaran di sungai dan danau di bawah yurisdiksi nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11, dipidana dengan pidana :
- a. penjara paling lama 4 (empat) bulan 2 (dua) minggu atau hukuman kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah), jika hal itu mengakibatkan bahaya bagi kapal berlayar;
  - b. penjara paling lama 9 (sembilan) bulan atau kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah), jika hal itu mengakibatkan kapal tenggelam atau terdampar;
  - c. penajara paling lama 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan atau kurungan paling lama 1 (satu) tahun jika hal itu mengakibatkan matinya seseorang.

Dari uraian pasal diatas terlihat, bahwa unsur kesengajaan atau kealpaan sudah dirumuskan secara eksplisit dalam ketentuan pidana Undang-Undang tentang Pelayaran. Namun, menurut penulis nampaknya pembuat undang-undang telah ragu-ragu dan tidak konsisten dalam merumuskan unsur kesengajaan atau kealpaan secara eksplisit ke dalam Undang-Undang tersebut, karena hanya satu pasal saja yang memuat unsur kesengajaan atau kealpaan secara eksplisit yaitu Pasal 100 ayat (1) tentang kesengajaan dan Pasal 100 ayat (2) tentang kealpaan.

Mengenai perlu tidaknya bentuk-bentuk kesalahan ini dirumuskan secara tegas dalam undang-undang, sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** masih terdapat perbedaan pendapat yaitu :<sup>180</sup>

1. Ada pendapat yang menyatakan bahwa karena sulitnya menentukan batas-batas sikap batin jahat yang pada dasarnya sangat abstrak, maka dipandang tidak perlu hal ini dirumuskan di dalam KUHP. Menurut pendapat ini, cukuplah apabila ada kesengajaan atau kealpaan tanpa menjelaskan maknanya atau pengertiannya. Dengan tidak dirumuskannya pengertian bentuk-bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan ini, berarti masalah ini diserahkan kepada teori atau pendapat para sarjana dan yurisprudensi.
2. Dipihak lain ada yang memandang perlu untuk merumuskan pengertian kesengajaan dan kealpaan. Maka pengertian kesengajaan dan kealpaan itu dapat dirumuskan secara singkat atau panjang dengan tidak mengabaikan adanya beberapa pendapat atau teori.

Berdasarkan pendapat diatas maka dapat disimpulkan bahwa ketentuan tindak pidana Transportasi (Tindak Pidana Perkeretaapian, Tindak Pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, dan Tindak Pidana Penerbangan) dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, tidak merumuskan unsur kesengajaan dan kealpaan. Hal ini dapat dikatakan pembuat Undang-Undang sangat konsisten dan jelas dalam dasar pemikirannya menganut pendapat yang pertama yaitu “dengan tidak dirumuskannya pengertian bentuk-bentuk kesalahan yang berupa kesengajaan atau kealpaan ini, berarti masalah ini diserahkan kepada teori atau pendapat para sarjana dan yurisprudensi”.

---

<sup>180</sup>Ibid, hlm. 73.

Sedangkan ketentuan Tindak Pidana Pelayaran dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, sebagian besar pasal-pasal tidak merumuskan unsur kesengajaan dan kealpaan, namun herannya hanya satu pasal merumuskan unsur tersebut. Hal ini dapat dikatakan pembuat Undang-Undang sangat tidak konsisten dan tidak jelas dalam dasar pemikirannya menganut pendapat yang pertama atau kedua yaitu “pengertian kesengajaan dan kealpaan itu dapat dirumuskan secara singkat atau panjang dengan tidak mengabaikan adanya beberapa pendapat atau teori”. Dengan demikian menurut penulis seyogyanya pembuat Undang-Undang tersebut, seharusnya konsisten dalam merumuskan atau tidak merumuskan unsur kesengajaan atau kealpaan. Karena kalau dilihat segi pengaturannya lebih dominan pasal-pasal yang tidak merumuskan unsur tersebut, dibandingkan dengan satu pasal saja yang merumuskannya. Hal ini justru menunjukkan ketidak efisienan dalam teknis perumusannya, hemat saya kurang menggambarkan secara tegas perumusan mengenai unsur kesengajaan atau kealpaan secara eksplisit dalam ketentuan Undang-Undang tersebut.

**3 Formulasi pola pidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, dan perumusan sanksi dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.**

Pola pidanaan adalah acuan, pegangan atau pedoman untuk membuat atau menyusun sistem sanksi (hukum) pidana”.<sup>181</sup> Bertolak dari pengertian tersebut **Barda Nawawi Arief** menyatakan sebagai berikut :<sup>182</sup>

“Bahwa sebenarnya “pola pidanaan” yang bersifat umum dan ideal harus ada lebih dahulu sebelum perundang-undangan pidana di buat, bahkan sebelum KUHP dibuat. Jadi, kurang tepat sebenarnya digunakan istilah “pola pidanaan dalam atau menurut KUHP”. Namun, karena KUHP dipandang sebagai induk peraturan pidana, maka praktek legislatif tampaknya menggunakan pola pidanaan menurut KUHP sebagai acuan atau pedoman dalam membuat peraturan perundang-undangan pidana lainnya.”

Berdasarkan pendapat diatas maka penelitian terhadap ketentuan perundang-undangan Transportasi meliputi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan dan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran berikut ini akan dijelaskan mengenai pola jenis sanksi pidana, pola lamanya (berat-ringannya) pidana, pola perumusan pidana pada tabel berikut ini :

---

<sup>181</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 153.

<sup>182</sup>Ibid, hlm. 154.

No	UU Transportasi	Jenis TP/ Ketentuan YG DILANG- GAR	JENIS & JUMLAH ANCAMAN PIDANA					Sistem Ancaman Pidana
			Penjara	Kurungan	Denda	Tambahan	Tindakan*	
1	UU No. 13 Th 1992(Perkeretaapian).	Pelanggaran: -Ps. 37 -Ps. 38 -Ps. 39 -Ps. 40 Kejahatan: -Ps. 42	- - - - -	3 bln 6 bln 3 bln 3 bln -	3 jt 6 jt 3 jt 3 jt -	- - - - -	Wjb ganti rugi Wjb ganti rugi Wjb ganti rugi Wjb ganti rugi -	Alternatif Alternatif Alternatif Alternatif -

\*Untuk kewajiban membayar ganti kerugian dalam ketentuan Pasal 37 s/d Pasal 40 UU No 13 Tahun 1992, tidak dinyatakan secara tegas apakah suatu jenis sanksi pidana tambahan atau tindakan. Mengingat penjatuhan salah satu jenis pidana pokok bersifat keharusan (imperatif), sedangkan penjatuhan pidana tambahan sifatnya fakultatif. Disamping itu menurut *Memorie van Toelichting*, bahwa "penjatuhan dari dua macam pidana pokok secara bersama bagi seseorang yang telah melakukan sesuatu tindak pidana tertentu itu tidak dapat dibenarkan, dengan alasan bahwa pidana berupa perampasan kemerdekaan dengan pidana berupa denda itu mempunyai sifat dan tujuan yang sangat berbeda"; P.A.F. Lamintang, Hukum Penitensier Indonesia, C.V. Armico, Bandung, 1984, hlm. 60. Menurut penulis kewajiban membayar ganti kerugian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 s/d Pasal 40 adalah bersifat suatu keharusan yang wajib dilakukan atas ketentuan undang-undang dan tidak dapat dikumulasikan dengan pidana denda, maka hal tersebut dapat di katakan sebagai "tindakan". Tentang larangan penjatuhan secara kumulasi dari jenis pidana pokok ini adalah: 1). Dalam rumusan tindak pidana hanya diancam dengan pidana pokok saja; 2) dalam beberapa rumusan tindak pidana yang diancam dengan lebih dari satu jenis pidana pokok ditetapkan sebagai bersifat alternatif (misal 340, 362 dll), dengan menggunakan perkataan "atau"; Adami Chazawi, Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1 (Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana), PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, hlm. 26-28. Sebagaimana dijelaskan Andi Hamzah, bahwa pidana tercantum secara limitatif di dalam Pasal 10 KUHP, jadi semua sanksi yang berada diluar Pasal 10 KUHP bukanlah pidana. Hukuman administratif misalnya bukanlah pidana dalam arti hukum pidana, begitu pula tindakan bukanlah pidana walaupun berada di dalam hukum pidana; Andi Hamzah, Sistem Pidana Dan Pemidanaan Indonesia, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1993, hlm. 59-60. Mengingat Kitab Undang-Undang Hukum Pidana menganut sistem dua jalur (*double track system*) dalam pemidanaan, dalam arti disamping pidana dapat pula dikenakan berbagai tindakan kepada si pembuat"; Hamzah Hatrik, Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability dan Vicarious Liability), Op.Cit., hlm. 107; Dimana ketentuan undang-undang transportasi saat ini tidak ditegaskan mengenai sistem tersebut, berdasarkan KUHP sebagai induk atau sumber utama hukum pidana maka konsekuensinya sistem ini juga dianut dalam ketentuan undang-undang transportasi saat ini

\*Dalam Pasal 42 tidak secara tegas menyebutkan kejahatan sebagai kualifikasi delik, hal ini menunjukkan bahwa pembuat undang-undang tidak konsisten dalam penyebutan kualifikasi delik (sebagai kejahatan atau pelanggaran). Dalam hal ini, bukan hanya sekedar memberi nama tetapi merupakan "penetapan kualifikasi yuridis" yang mempunyai akibat atau konsekuensi yuridis materiel maupun yuridis formil.

No	UU Transportasi	Jenis TP/ Ketentuan YG DILANG-GAR	JENIS & JUMLAH ANCAMAN PIDANA					Sistem Ancaman Pidana
			Penjara	Kurungan	Denda	Tambahan*	Tindakan	
2	UU No. 14 Th 1992(LaluLintasAngkutanJalan)	Pelanggaran: -Ps. 54 -Ps. 55 -Ps. 56 (1) -Ps. 56 (2) -Ps. 57 (1) -Ps. 57 (2) -Ps. 58 -Ps. 59 (1) -Ps. 59 (2) -Ps. 60 (1) -Ps. 60 (2) -Ps. 61 (1) -Ps. 61 (2) -Ps. 61 (3) -Ps. 62 -Ps. 63 -Ps. 64 -Ps. 65 -Ps. 66 -Ps. 67 -Ps. 70 (1) hr (a) -Ps. 70 (2) Kejahatan: -Ps. 70 (1) hr (b)*	-	3 bln	3 jt	-	-	Alternatif Kumulatif*
			-	1 thn	12 jt	-	-	Alternatif
			-	2 bln	2 jt	-	-	Alternatif
			-	6 bln	6 jt	-	-	Alternatif
			-	6 bln	6 jt	-	-	Alternatif
			-	2 bln	2 jt	-	-	Alternatif
			-	7 hr	250 rb	-	-	Alternatif
			-	2 bln	2 jt	-	-	Alternatif
			-	6 bln	6 jt	-	-	Alternatif
			-	3 bln	3 jt	-	-	Alternatif
			-	1 bln	1 jt	-	-	Alternatif
			-	1 bln	1 jt	-	-	Alternatif
			-	1 bln	1 jt	-	-	Alternatif
			-	1 bln	1 jt	-	-	Alternatif
			-	1 bln	1 jt	-	-	Alternatif
			-	6 bln	6 jt	-	-	Alternatif
			-	3 bln	3 jt	-	-	Alternatif
			-	3 bln	3 jt	-	-	Alternatif
			-	3 bln	3 jt	-	-	Alternatif
			-	2 bln	2 jt	-	-	Alternatif
			-	-	-	Sim dicbt 1 th	-	-
			-	-	-	Sim dicbt 2 th	-	-

\*Pencabutan SIM dalam ketentuan Pasal 70 ayat (1) huruf (a) dan ayat (2), tidak dinyatakan secara tegas apakah suatu jenis sanksi pidana tambahan atau tindakan. Menurut penulis pencabutan SIM dapat diidentikkan dengan pencabutan hak-hak tertentu sebagaimana pidana tambahan dalam ketentuan Pasal 10 KUHP. Pencabutan SIM sebagaimana dimaksud dalam Pasal 70 tersebut sangat tepat dikatakan sebagai pidana tambahan berupa "pencabutan hak-hak tertentu yang sifatnya adalah untuk sementara"; P.A.F. Lamintang, Hukum Penitensier Indonesia, Op.Cit., hlm. 99. Karena bersifat tidak untuk selama-lamanya melainkan dalam waktu tertentu yaitu hak memiliki SIM dapat dicabut untuk paling lama 1 (satu) tahun dan paling lama 2 (dua) tahun yang secara tegas ditentukan oleh undang-undang, sebagaimana diketahui bahwa masa berlaku hak kepemilikan SIM adalah 5 tahun.

\*Dalam Pasal 70 (1) huruf (b) tidak secara tegas menyebutkan kejahatan sebagai kualifikasi delik. Disamping itu pembuat undang-undang kurang teliti dan ceroboh dalam teknik perumusannya, sebagaimana diketahui bahwa Pasal 492 tercantum dalam buku III KUHP yaitu pelanggaran dan bukan termasuk kejahatan.

\*Kitab Undang-Undang Hukum Pidana kita tidak mengenal adanya suatu "kumulasi" dari pidana-pidana pokok yang diancamkan bagi suatu tindak pidana tertentu, khususnya pidana penjara dengan pidana denda, atau pidana kurungan dengan pidana denda; P.A.F. Lamintang, Loc.Cit., hlm. 55-56.

No	UU Transportasi	Jenis TP/ Ketentuan YG DILANG- GAR	JENIS & JUMLAH ANCAMAN PIDANA					Sistem Ancaman Pidana
			Penjara	Kurun gan	Denda	Tambahan	Tindakan	
3	UU No. 15 Th 1992(Pener- bangan)	Kejahatan:						
		-Ps. 54	6 th	-	72 jt	-	-	Kumulatif
		-Ps. 58	5 th	-	60 jt	-	-	Kumulatif
		-Ps. 60	5 th	-	60 jt	-	-	Kumulatif
		-Ps. 61	5 th	-	60 jt	-	-	Kumulatif
		-Ps. 68 (2)	5 th	-	60 jt	-	-	Kumulatif
		Pelanggaran:						
		-Ps. 55	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 56	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 57	-	6 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 59	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 62	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 63	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 64	-	6 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 65	-	1 th	100 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 66	-	6 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 67	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 68 (1)	-	6 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 69	-	6 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 70	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif
-Ps. 71	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif		
-Ps. 72	-	1 th	36 jt	-	-	Alternatif		

4	UU No. 21 Th 1992(Pelayaran )	Kejahatan:						
		-Ps. 100 (1) hr (a)	12 th	-	-	-	-	Tunggal
		-Ps. 100 (1) hr (b)	15 th	-	-	-	-	Tunggal
		-Ps. 100 (1) hr (c)	Seumur hidup/20 th	-	-	-	-	Alternatif
		-Ps. 100 (2) hr (c)	1 th 4 bl	1 th	-	-	-	Alternatif
		-Ps. 100 (3)*	-	-	-	-	-	-
		-Ps. 104 (3)	10 th	-	-	-	-	Tunggal
		-Ps. 105 (1)	2 th	-	48 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 105 (2)	3 th	-	72 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 106	2 th	-	48 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 114	1 th 4 bl	-	32 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 115 (1)	5 th 6 bl	-	-	-	-	Tunggal
		-Ps. 118	1 th 4 bl	-	-	-	-	Tunggal
		-Ps. 119 (1)	5 th	-	120 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 119 (2)	10 th	-	240 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 120	2 th	-	48 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 125 (2)	4 th	-	-	-	-	Tunggal
		Pelanggaran:						
		-Ps. 100 (2) hr (a)	4 bln 2 minggu	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 100 (2) hr (b)	9 bln	6 bln	12 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 101	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 102 (1)	-	2 bln	4 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 102 (2)	-	2 bln	4 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 103	-	1 bln	2 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 104 (1)	-	1 th	24 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 104 (2)	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 107	-	1 th	24 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 108	-	1 th	24 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 109	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 110 (1)	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 110 (2)	-	1 th	24 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 111	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 112	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 113	-	-	10 x lpt	-	-	Tunggal
		-Ps. 115 (2)	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 115 (3)	-	9 bln	18 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 116	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 117 (1)	-	6 bln	12 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 117 (2)	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 121	-	6 bln	12 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 122	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 123	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 124 (1)	-	2 bln	4 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 124 (2)	-	4 bln	8 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 125 (1)	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 126	-	2 bln	4 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 127	-	3 bln	6 jt	-	-	Alternatif
		-Ps. 128	-	1 th	24 jt	-	-	Alternatif

\*Barang siapa karena tindakannya mengakibatkan rusak atau tidak berfungsinya telekomunikasi pelayaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 dipidana sesuai dengan ketentuan undang-undang yang berlaku di bidang telekomunikasi.

Memperhatikan perundang-undangan transportasi diatas, dapat kita simak hal-hal sebagai berikut :

### 1. Pola jenis sanksi pidana

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, terdiri dari jenis “pidana” yaitu pidana pokok: pidana kurungan, pidana denda dan tindakan.

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdiri dari jenis “pidana” yaitu pidana pokok: pidana kurungan, pidana denda dan pidana tambahan berupa pencabutan SIM. **Catatan :** Pasal 69 menunjukkan suatu pemberatan pidana berupa pengulangan tindak pidana (*recidive*) berupa pelanggaran. Dalam peraturan-peraturan tersebut juga dianut sistem *recidive* khusus sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** : “bahwa tenggang waktu pengulangannya ada yang 1 tahun dan ada yang 2 tahun; sedangkan pemberatan pidananya ada yang ditambah separuh, sepertiga dan ada yang dilipatgandakan (dikalikan dua)”.<sup>183</sup>

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, terdiri dari “pidana” yaitu pidana pokok: pidana penjara, pidana kurungan dan pidana denda.

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, terdiri dari “pidana” yaitu pidana pokok: penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh tahun), pidana penjara, pidana kurungan dan pidana denda.

---

<sup>183</sup>Barda Nawawi Arief, **Sari Kuliah Hukum Pidana II**, Badan penyediaan Bahan Kuliah Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1999, hlm 75.

**Catatan:** ketentuan dalam Pasal 128 tidak jelas mengenai pidana pokok dimana badan hukum (korporasi) dapat dipidana penjara atau denda (alternatif). Sehubungan dengan perumusan mengenai badan hukum dapat dijatuhi “pidana penjara”, maka hal ini sangat tidak relevan karena “korporasi tidak dapat dijatuhi hukuman penjara maka haruslah dicari hukuman-hukuman yang lain sifatnya, dengan maksud agar korporasi dapat dipaksa mentaati aturan-aturan hukum.”<sup>184</sup> Kemudian untuk “pidana denda” hanya diancam pidana denda yang sangat relatif ringan untuk suatu “badan hukum”, yaitu maksimum 24 juta rupiah.

Dengan menyimak beberapa ketentuan undang-undang Transportasi tersebut diatas, dimana sanksi administratif tidak diintegrasikan kedalam sistem pemidanaan, walaupun ada diantaranya yang dapat dikategorikan sebagai pidana tambahan atau tindakan. Berkaitan dengan sanksi administratif yang tidak diintegrasikan kedalam sistem pemidanaan maka **Barda Nawawi Arief** berpendapat sebagai berikut :<sup>185</sup>

“Dengan tidak diintegrasikannya sanksi administratif ke dalam sistem pemidanaan, memberi kesan kuat bahwa pembuat undang-undang masih membedakan antara sanksi pidana dan sanksi administratif. Padahal sebenarnya bisa saja sanksi administratif itu dioperasionalkan/difungsikan melalui hukum pidana, sehingga dikenal istilah hukum pidana administratif (*Administrative Penal Law; Ordnungstrafrecht; Ordeningstrafrecht*) yaitu “hukum pidana di bidang pelanggaran-pelanggaran hukum administrasi”. Oleh karena itu pula dikenal istilah “*administrative crime*”, yaitu “*an offence consisting of a violation of an administrative rule or regulation and carrying with it a criminal sanction*”. Jadi pada hakekatnya hukum pidana administrasi merupakan perwujudan dari kebijakan menggunakan hukum pidana sebagai sarana untuk menegakkan atau melaksanakan hukum administrasi. Dengan kata lain, hukum

---

<sup>184</sup>Sudarto, Korporasi Dan Badan-Badan Lain Sebagai Subjek Tindak Pidana, dalam Himpunan Laporan Hasil Pengkajian Bidang Hukum Pidana Tahun 1980-1981, Op.Cit., hlm. 34.

<sup>185</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Sistem Pemidanaan Dalam Bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pemidanaan Dalam UU Perbankan Dan UU Bank Indonesia), Op.Cit., hlm. 8.

pidana administrasi merupakan bentuk “**fungsionalisasi atau operasionalisasi atau instrumentalisasi hukum pidana dibidang hukum administrasi**”. Dengan demikian, apabila sanksi administrasi akan dioperasionalisasikan lewat hukum pidana, maka dapat disebut dengan istilah sanksi pidana administratif.”

Berdasarkan pendapat diatas, diharapkan para pembuat undang-undang kelak dikemudian hari mengintegrasikan sanksi administratif ke dalam sistem pemidanaan, sehingga sanksi administratif dapat dioperasionalisasikan lewat hukum pidana, maka dapat disebut dengan istilah sanksi pidana administratif. Hal ini akan membawa perubahan dan perkembangan baru dalam sistem perundang-undangan di Indonesia, dimana sebelumnya tidak dikenal istilah tersebut, maka dapat dikatakan sebagai pencerahan bagi undang-undang di luar KUHP. Mengingat hukum pidana administrasi merupakan perwujudan dari kebijakan menggunakan hukum pidana sebagai sarana untuk menegakkan atau melaksanakan hukum administrasi.

## **2. Pola lamanya (berat-ringannya) pidana**

Perundang-undangan Transportasi dalam menetapkan jumlah atau lamanya pidana menganut sistem atau pendekatan tradisional dengan “sistem indefinite” atau “sistem maksimum khusus” untuk tiap tindak pidana<sup>186</sup>, yakni untuk setiap tindak pidana ditetapkan “**bobot atau kualitasnya**” sendiri-sendiri dengan menetapkan ancaman pidana maksimum khusus untuk setiap tindak pidana.

Menurut **Colin Howard**, ”sistem ini merupakan praktek legislatif yang tradisional dan merupakan cara terbaik untuk mendistribusikan kekuasaan pemidanaan dari badan legislatif kepada badan atau kekuasaan pemidanaan lainnya di

---

<sup>186</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 198.

tingkat bawah". Disamping itu mempunyai 3 (tiga) keuntungan yang mencolok dari sistem tersebut sebagaimana dijelaskan **Colin Howard** sebagai berikut.<sup>187</sup>

1. Sistem ini menunjukkan tingkat keseriusan tindak pidana kepada badan-badan atau kekuasaan pemidanaan di tingkat bawah;
2. Memberikan fleksibilitas dan kebijaksanaan (diskresi) kepada kekuasaan-kekuasaan pemidanaan ditingkat bawah itu; dan
3. Melindungi kepentingan-kepentingan si pelanggar itu sendiri dengan menetapkan batas-batas kebebasan dari kekuasaan pemidanaan di tingkat bawah itu.

Sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief**,<sup>188</sup> keterangan tersebut secara teoritis mengandung aspek perlindungan masyarakat dan aspek perlindungan individu. Aspek perlindungan masyarakat terlihat dengan ditetapkannya ukuran objektif berupa maksimum pidana sebagai simbol kualitas norma-norma sentral masyarakat yang terkandung dalam perumusan delik yang bersangkutan. Aspek perlindungan individu terlihat dengan diberikannya kebebasan kepada hakim untuk memilih lamanya pidana penjara dalam batas-batas minimum dan maksimum yang telah ditetapkan. Adapun pola lamanya (berat-ringannya) pidana dalam perundang-undangan Transportasi adalah sebagai berikut :

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, menentukan antara lain :

- a) Pidana Kurungan : Pidana kurungan ditetapkan dalam dua maksimum pidana yaitu : pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan dan 3 (tiga) bulan.

---

<sup>187</sup>Ibid, hlm. 177-178.

<sup>188</sup>Ibid, hlm. 178.

- b) Pidana Denda : Pidana denda ditetapkan dalam satu maksimum yaitu : pidana denda paling banyak Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah) dan Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah).

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan

Jalan, menentukan antara lain :

- a. Pidana Kurungan : Pidana kurungan ditetapkan dalam enam maksimum pidana yaitu : pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun, 6 (enam) bulan, 3 (tiga) bulan, 2 (dua) bulan, 1 (satu) bulan, dan 7 (tujuh) hari.
- b. Pidana Denda : Pidana denda ditetapkan dalam enam maksimum yaitu : pidana denda paling banyak Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah), Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah), Rp. 3.000.000,- (tiga juta rupiah), Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah), Rp. 1.000.000,- (satu juta rupiah), dan Rp. 250.000,- (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, menentukan

antara lain :

- a) Pidana Penjara : Pidana penjara ditetapkan dalam dua maksimum pidana yaitu : pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun, dan 5 (lima) tahun.
- b) Pidana Kurungan : Pidana kurungan ditetapkan dalam dua maksimum pidana yaitu : pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun, dan 6 (enam) bulan.
- c) Pidana Denda : Pidana denda ditetapkan dalam lima maksimum yaitu : pidana denda paling banyak Rp. 100.000.000,- (seratus juta rupiah), Rp. 72.000.000,-

(tujuh puluh dua juta rupiah), Rp. 60.000.000,- (enam puluh juta rupiah), Rp. 36.000.000,- (tiga puluh enam juta rupiah), dan Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah).

Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, menentukan antara lain :

- a) Pidana Penjara : Pidana penjara seumur hidup atau pola maksimum yakni penjara untuk waktu tertentu 20 (dua puluh) tahun. Pidana penjara ditetapkan dalam 10 maksimum pidana yaitu 15 (lima belas) tahun, 12 (dua belas) tahun, 10 (sepuluh) tahun, 5 (lima) tahun 6 (enam) bulan, 5 (lima) tahun, 4 (empat) tahun, 2 (dua) tahun, 1 (satu) tahun 4 (empat) bulan, 9 (sembilan) bulan, dan 4 (empat bulan) 2 (dua) minggu.
- b) Pidana Kurungan : Pidana kurungan ditetapkan dalam tujuh maksimum pidana yaitu : pidana kurungan paling lama, 1 (satu) tahun, 9 (sembilan) bulan, 6 (enam) bulan, 4 (empat) bulan, 3 (tiga) bulan, 2 (dua) bulan, dan 1 (satu) bulan.
- c) Pidana Denda : Pidana denda ditetapkan dalam dua belas maksimum yaitu : pidana denda paling banyak Rp. 240.000.000,- (dua ratus empat puluh juta rupiah), Rp. 120.000.000,- (seratus dua puluh juta rupiah), Rp. 72.000.000,- (tujuh puluh dua juta rupiah), Rp. 48.000.000,- (empat puluh delapan juta rupiah), Rp. 32.000.000,- (tiga puluh dua juta rupiah), dan Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah), Rp. 18.000.000,- (delapan belas juta rupiah),

Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah), Rp. 8.000.000,- (delapan juta rupiah), Rp. 6.000.000,- (enam juta rupiah), Rp. 4.000.000,- (empat juta rupiah), dan Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah). Selain itu juga dikenal pidana denda setinggi-tingginya 10 (sepuluh) kali lipat dari biaya balik nama yang ditentukan.

Dalam ketentuan Pasal 100 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, menyebutkan penjara seumur hidup atau penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh tahun). Hal ini merupakan pengecualian sebagaimana dijelaskan **Andi Hamzah**, sebagai berikut.<sup>189</sup>

“bahwa pidana penjara bervariasi dari penjara sementara minimal 1 hari sampai pidana penjara seumur hidup. Pidana seumur hidup hanya tercantum dimana ada ancaman pidana mati (pidana mati atau seumur hidup atau pidana penjara dua puluh tahun). Pengecualian terdapat di luar KUHP, yaitu dalam Undang-Undang Pemberantasan tindak Pidana Korupsi (UU Nomor 3 tahun 1971), maksimum ialah pidana penjara seumur hidup tanpa ada pidana mati.”

Sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief**,<sup>190</sup> bahwa di banyak negara termasuk Indonesia pidana penjara seumur hidup berhubungan pula dengan fungsi *subsidiar*, yaitu sebagai pengganti untuk delik-delik yang diancam dengan maksimum pidana mati. Dikaitkan dengan fungsi subsidiar, sebagai pidana pengganti, tampaknya dihadapkan 2 (dua) pilihan sederhana sekali dalam menentukan pengganti pidana mati yaitu: 1) Dengan menetapkan pidana penjara seumur hidup atau 2) Dengan menetapkan maksimum pidana penjara tertentu yang tinggi.

<sup>189</sup>Andi Hamzah, **Sistem Pidana Dan Pemidanaan Indonesia**, Op.Cit., hlm. 37.

<sup>190</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 191.

Lebih lanjut beliau berpendapat terhadap kedua pilihan tersebut sebagai berikut.<sup>191</sup>

“Kita tidak dapat melepaskan diri dari pemikiran filsafati menengai tujuan diadakannya pidana penjara. Dilihat dari konsepsi “pemasyarakatan”, pada hakikatnya “perampasan kemerdekaan” seseorang itu hanya bersifat sementara (untuk waktu tertentu) sebagai sarana untuk memulihkan integritas terpidana agar ia mampu melakukan readaptasi sosial. Sehubungan dengan hal itu, Mulder pernah menyatakan: “Pidana perampasan kemerdekaan mengandung suatu ciri khas, yaitu bahwa dia adalah sementara. Terpidana akhirnya tetap diantara kita” (*De vrijheidsstraf heeft als essentieel kenmerk, dat zij tijdelijk is. De veroordeelde blijft in ons midden*). Bertolak dari pemikiran yang demikian, maka secara teoritis-filsafati sebenarnya tidak ada tempat untuk pidana penjara seumur hidup. Sehubungan dengan masalah ini, dewan penasihat pidana di Inggris menyatakan, bahwa walaupun penjara seumur hidup akan tetap dipertahankan, namun dewan menyatakan harapannya hendaknya sangat jarang diterapkan dan akhirnya dihilangkan.”

Kalau di Indonesia akan tetap dianut sebagaimana di jelaskan **Barda Nawawi Arief** Sebagai berikut:<sup>192</sup>

“Bertolak dari pemikiran diatas pidana penjara seumur hidup harus bersifat eksepsional dan sekedar untuk memberikan ciri simbolik. Sifat eksepsional dan sekedar untuk memberikan ciri simbolik. Sifat eksepsional ini didasarkan terutama pada tujuan untuk melindungi atau mengamankan masyarakat dari perbuatan-perbuatan dan pelaku tindak pidana yang diapandang sangat membahayakan atau merugikan masyarakat. Namun, terhadap kriteria eksepsional yang demikian inipun kita harus tetap berhati-hati karena kriteria membahayakan atau merugikan masyarakat itupun merupakan kriteria yang cukup sulit. Disamping karena kriteria itu dapat bersifat relatif juga karena pada hakikatnya setiap tindak pidana adalah perbuatan yang membahayakan atau merugikan masyarakat. Bertolak dari pemikiran “relativitas”, bahwa tidak ada perbuatan yang secara absolut atau sama sekali tidak dapat diperbaiki atau memperbaiki dirinya sendiri, maka akan dirasakan lebih aman bila tidak menggunkanan pidana penjara seumur hidup yang didalamnya mengandung unsur “absolut” dan “definite”. Perbuatan atau orang yang dipandang “membahayakan masyarakat” itu, dapat dinetralisir dengan merelatifkan sifat berbahayanya itu dalam jangka waktu tertentu.”

---

<sup>191</sup>Ibid, hlm. 191.

<sup>192</sup>Ibid, hlm. 191-192.

Dengan demikian, maka beliau berkesimpulan bahwa:<sup>193</sup>

“Pidana penjara seumur hidup hanya dapat diterima secara eksepsional dalam arti hanya untuk memberikan ciri simbolik. Jadi, tidak untuk benar-benar secara harafiah dijatuhkan, tetapi sekedar untuk memberikan peringatan pada warga masyarakat akan sangat tercelanya perbuatan yang bersangkutan. Tanda peringatan atau simbol itu mengandung arti, bahwa si pelanggar dapat dikenakan maksimum pidana penjara yang cukup lama, yaitu katakanlah 25 (dua puluh lima) s/d 40 (empat puluh) tahun. Jumlah lamanya pidana penjara ini tidak perlu dicantumkan dalam perumusan delik yang bersangkutan. Secara teknik perundang-undangan dapat dirumuskan sebagai maksimum umum untuk delik-delik yang diancam dengan pidana seumur hidup. Jadi, cukup dirumuskan dalam bagian umum KUHP.”

Dengan menyimak pendapat diatas, maka sistem perumusan sebagaimana tercantum dalam Pasal 100 ayat (1) huruf (c) Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, yaitu pidana penjara seumur hidup dialternatifkan dengan pidana penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (dua puluh tahun). Hal ini menunjukkan masih mempertahankan jenis pidana penjara seumur hidup, sebab tidak menutup kemungkinan penjara seumur hidup tersebut dapat dijatuhkan kepada terdakwa. Mengingat sistem perumusannya dialternatifkan dengan pidana penjara untuk waktu tertentu 20 (dua puluh tahun).

Melihat pendeknya jangka waktu pidana kurungan dibanding dengan pidana penjara dalam ketentuan Pasal 100 ayat (2) huruf (a) s/d (c), menunjukkan bahwa pembuat undang-undang memandang pidana kurungan lebih ringan daripada pidana penjara. Lebih tegas hal ini ditentukan oleh Pasal 69 ayat 1 KUHP bahwa berat ringannya pidana ditentukan oleh urutanannya dalam Pasal 10 KUHP,

---

<sup>193</sup>Ibid, hlm.192.

dimana ternyata pidana kurungan menempati urutan ketiga, dibawah pidana mati dan pidana penjara.

### 3. Pola perumusan pidana

Mengamati uraian dari Undang-Undang Transportasi tersebut diatas, kebanyakan dirumuskan dengan kata-kata “berupa pidana kurungan atau pidana denda” yang menunjuk pada pengertian perumusan “*Alternatif*”(kurungan atau denda) yaitu hakim diberi kesempatan untuk memilih jenis pidana yang ditawarkan atau dicantumkan dalam pasal yang bersangkutan.<sup>194</sup> Menurut penulis walaupun sistem alternatif pada dasarnya bersifat memilih salah satu, namun secara implisit bahwa kedua-duanya dapat dipilih hal ini dapat kita lihat contoh dari : Pasal 66 dan Pasal 67 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan ketentuan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya 2 (dua) juta rupiah dan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya 3 (tiga) juta rupiah. Dasar pemikirannya adalah bahwa pidana kurungan 2 (dua) bulan ditawarkan secara alternatif dengan pidana denda 2 (dua) juta rupiah, maka dapat diartikan “*bobot*” kedua jenis pidana itu dipandang sama. Artinya, pidana 2 (dua) bulan kurungan seolah-olah identik dengan denda 2 (dua) juta rupiah.

Dengan adanya sanksi yang dapat dipilih maka wajar apabila undang-undang mengingatkan hakim (dalam bentuk “pedoman”) agar dalam melakukan

---

<sup>194</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 147.

pilihan itu memperhatikan beberapa hal sebagai berikut :<sup>195</sup> 1) selalu berorientasi pada “tujuan pemidanaan”, dan 2) lebih mengutamakan atau mendahulukan jenis pidana yang lebih ringan sekiranya pidana yang lebih ringan itu telah didukung atau telah memenuhi tujuan pemidanaan. Dari uraian tersebut diatas dapat disimpulkan beberapa kemungkinan yang dapat dijatuhkan hakim terhadap pelaku tindak pidana yang diancam pidana secara alternatif (penjara/kurungan atau denda), yaitu :

1. Menjatuhkan pidana kurungan saja.
2. Menjatuhkan pidana penjara saja.
3. Menjatuhkan pidana denda saja.

Perumusan sistem “*Kumulatif*” (kurungan dan denda) sebagaimana hanya tercantum dalam Pasal 55 ketentuan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sedangkan sistem “*Kumulatif*” (penjara dan denda) dalam ketentuan Pasal 54, 58, 60, 61 dan Pasal 68 ayat (2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Sistem perumusan tersebut bersifat imperatif, sehingga sangat kaku untuk diterapkan karena hakim tidak mempunyai kesempatan untuk memilih. Mengingat sifatnya yang sangat kaku seyogyanya menggunakan sistem perumusan kumulatif-alternatif (“dan/atau”) sehingga memudahkan hakim untuk memilih dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap terdakwa.

Selama ini tindak pidana digolongkan dalam bentuk kejahatan dan pelanggaran, dan untuk pidana perampasan kemerdekaan dibedakan antara pidana

---

<sup>195</sup>Ibid, hlm. 147.

penjara dan pidana kurungan.<sup>196</sup> Pola jenis sanksi berhubungan dengan pola pembagian jenis tindak pidana. Dalam perundang-undangan transportasi diatas kebanyakan menurut pola KUHP (WvS), dimana untuk "Kejahatan" pada umumnya diancam dengan pidana penjara atau denda sedangkan untuk "Pelanggaran" pada umumnya diancam dengan pidana kurungan atau denda. Namun dalam ketentuan Pasal 100 ayat (2) huruf (c) Undang-Undang No. 21 tahun 1992 tentang Pelayaran merupakan kejahatan yang diancam pidana penjara dialternatiskan dengan pidana kurungan. Masih dalam undang-undang yang sama yaitu Pasal 100 ayat (2) huruf (a) dan (b) merupakan pelanggaran yang diancam dengan pidana penjara atau pidana kurungan atau denda.

Sebagaimana diungkapkan **Barda Nawawi Arief**, bahwa dalam sistem yang sekarang, tidak semua tindak pidana kejahatan diancam dengan pidana penjara. Ada tindak pidana kejahatan yang hanya diancam dengan pidana kurungan atau denda, baik dirumuskan secara tunggal maupun alternatif. Sebaliknya ada tindak pidana pelanggaran yang diancam dengan pidana penjara. Meskipun keadaan demikian, beberapa kemungkinan dapat terjadi :<sup>197</sup>

1. Pidana penjara diancamkan terhadap semua tindak pidana, baik berupa kejahatan maupun pelanggaran, yang selama ini diancam dengan pidana penjara atau kurungan. Kemungkinan pertama ini mengandung konsekuensi, akan demikian banyaknya delik yang diancam dengan pidana penjara. Hal ini merupakan masalah dilihat dari sudut politik kriminal, khususnya dilihat dari kecenderungan masa kini yang ingin mengembangkan kebijaksanaan selektif dan limitatif dalam menggunakan pidana penjara sebagai salah satu sarana penanggulangan kejahatan.

---

<sup>196</sup>Ibid, hlm. 194.

<sup>197</sup>Ibid, hlm. 194-195.

2. Pidana penjara hanya diancamkan terhadap tindak pidana yang selama ini dipandang sebagai kejahatan dan diancam dengan pidana penjara; sedangkan untuk tindak pidana pelanggaran dilakukan seleksi kembali, mana yang perlu diancam dengan pidana penjara. Kemungkinan kedua ini agak menguntungkan dilihat dari kebijaksanaan untuk melakukan "penghematan pidana penjara". Namun, juga mengandung masalah, antara lain apakah tindak pidana yang selama ini telah dinyatakan sebagai kejahatan, secara "begitu saja" diterima atau dipandang sebagai perbuatan yang patut diancam dengan pidana penjara ? Bila jawabnya tidak jelas akan menimbulkan masalah yang sulit berkaitan dengan kriteria kejahatan.
3. Kemungkinan ketiga yang paling praktis ialah mencantumkan pidana penjara dalam setiap perumusan delik dengan selalu di alternatifkan dengan jenis pidana lainnya.

Lebih lanjut beliau lebih cenderung berpendapat untuk menggabungkan kemungkinan kedua dan ketiga yaitu :<sup>198</sup>

- hanya tindak pidana yang selama ini dipandang sebagai kejahatan dan diancam dengan pidana penjara sajalah yang nantinya dalam Buku II KUHP patut diancam dengan pidana penjara, sedangkan untuk tindak pidana yang selama ini dipandang sebagai pelanggaran perlu dilakukan peninjauan kembali.
- Pidana penjara hendaknya selalu dirumuskan atau diancamkan secara alternatif dengan jenis pidana lainnya.

Dengan selalu merumuskan ancaman pidana penjara secara alternatif berarti perumusan tunggal yang bersifat imperatif harus dihindari. Perumusan sistem "*tunggal*" sebagaimana hanya tercantum dalam ketentuan Pasal 100 ayat (1) huruf (a) dan huruf (b), Pasal 104 ayat (3), Pasal 115 ayat (1), Pasal 118 dan Pasal 125 ayat (2) Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Mengingat sistem perumusan tunggal sangat kaku dan "*absolut*" (tidak dapat diganggu gugat), maka seyogyanya pembuat undang-undang dalam perumusan dan penyusunan undang-undang yang akan datang sejauh mungkin harus dihindari. Hal ini dikarenakan sistem

---

<sup>198</sup>Ibid, hlm. 195-196.

perumusan tunggal mempunyai banyak faktor kelemahan sebagaimana dijelaskan

Barda Nawawi Arief sebagai berikut.<sup>199</sup>

- a) Kelemahan utama dari sistem perumusan tunggal adalah sifatnya yang sangat kaku, absolut dan bersifat imperatif. Sistem ini tidak memberi kesempatan atau kelonggaran kepada hakim untuk menentukan jenis pidana apa yang dianggap paling sesuai untuk terdakwa. Jadi kurang memberi kesempatan kepada hakim untuk melakukan individualisasi pemidanaan yang berorientasi pada orang, khususnya dalam menentukan jenis pidana.
- b) Sistem perumusan tunggal itu merupakan peninggalan atau pengaruh yang sangat menyolok dari aliran klasik yang ingin mengobjektifkan hukum pidana dan oleh karena itu sangat membatasi kebebasan hakim dalam memilih dan menetapkan jenis pidana. Dilihat dari sudut penetapan jenis pidana, perumusan tunggal jelas merupakan "*definite sentence*" yang merupakan ciri dari aliran klasik.
- c) Melihat ide dasar yang melatar belakangi sistem perumusan tunggal di atas, jelas hal ini tidak sesuai dengan ide dasar yang melatar belakangi ditetapkannya pidana penjara dengan sistem pemasyarakatan di Indonesia. Dengan dianutnya sistem perumusan tunggal yang sangat kaku dan absolut akan dirasakan adanya kontradiksi ide, karena konsepsi pemasyarakatan bertolak dari ide rehabilitasi, resosialisasi dan individualisasi pidana.
- d) Hasil penelitian menunjukkan ada hubungan erat antara banyaknya jumlah pidana penjara yang dijatuhkan oleh hakim dengan sistem perumusan tunggal yang kaku. Hal ini kurang menunjang kecenderungan saat ini banyak negara (berdasarkan kongres-kongres internasional) untuk mengembangkan kebijakan yang selektif dan limitatif dalam penggunaan pidana penjara sebagai sarana politik kriminal.

Sebagaimana tidak tercantumnya perumusan tunggal dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan hukum yang sekarang atau hukum positif (*ius*

---

<sup>199</sup>Ibid, hlm. 142-143.

*constitutum*)<sup>200</sup>, menunjukkan bahwa pembuat undang-undang tersebut telah meninggalkan sistem perumusan tunggal dan mengakui banyak kelemahan sistem tersebut sebagaimana pendapat diatas. Namun, hanya ketentuan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang masih memakai perumusan secara tunggal.

**B. Kebijakan Legislatif Masa Mendatang Dalam Pengaturan Tindak Pidana Di Bidang Transportasi Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Terhadap Kasus Kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan Dan Pelayaran.**

Sebagaimana diketahui, bahwa kasus-kasus kecelakaan terjadi banyak yang menelan korban jiwa, maka tidak salah kalau yang menjadi langganan untuk menjerat para pelaku tindak pidana terhadap kasus-kasus kecelakaan lalu lintas adalah Pasal 359 jo. 361 KUH Pidana. Hal tersebut, yang menjadi subyek sasaran utamanya adalah sopir, masinis, pilot dan nahkoda. Karena dalam ketentuan undang-undang Transportasi itu sendiri tidak mengatur suatu bentuk pertanggungjawaban badan hukum sebagai subyek hukum pidana yang berkaitan dengan peristiwa kecelakaan lalu lintas. Sebagaimana dijelaskan diatas, bahwa dalam KUH Pidana sekarang badan

---

<sup>200</sup>*ius constitutum* ialah hukum positif atau hukum yang berlaku (*positief recht, geldend recht atau stellig recht*), E. Utrecht, Pengantar Dalam Hukum Indonesia, Op.Cit, hlm. 24. **Hukum Positif** adalah: hukum yang berlaku sebagai hukum bagi masyarakat suatu negara, pada waktu tertentu. sebagai sumber dari hukum positif pada umumnya adalah Undang-Undang, kebiasaan, ilmu pengetahuan hukum dan jurisprudensi, lebih lanjut baca; S.R. Sianturi, Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya, Alumni Ahaem-Petehaem, Jakarta, 1986, hlm. 6-7.

hukum (korporasi) tidak dapat dimintai pertanggungjawaban. Karena Badan Hukum (korporasi) dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan menurut Pasal 1365 KUH Perdata.

Sebagai bahan pelengkap dalam penelitian ini, patut diketengahkan suatu putusan hukum yang berkekuatan hukum yang tetap mengenai peristiwa kecelakaan lalu lintas, dimana seorang sopir truk P.T. Hartono Motor Service di jatuhi hukuman pidana menurut Pasal 359 jo. 361 KUH Pidana. Sedangkan badan hukum (korporasi) dalam hal ini P.T. Hartono Motor Service dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata berdasarkan Pasal 1365 jo. Pasal 1367 KUH Perdata. Maka untuk lebih jelas dan konkritnya penulis kutibkan “Yurisprudensi Pidana-Perdata” mengenai “Majikan Ikut Bertanggung Jawab atas Kesalahan Sopirnya” sebagai berikut :<sup>201</sup>

“Seorang pria bernama Ujen bekerja sebagai sopir pada P.T. Hartono Motor Service yang berlokasi di jalan Daan Mogot Jakarta, sedang kantor pusatnya berada di Surabaya. Pada 4 Januari 1989, Ujen mengemudi truk merk Nisan dengan Nomor Polisi B-9991-OK, melaksanakan pekerjaan sehari-harinya sebagai sopir P.T. Hartono Motor Service. Saat itu truk dikemudikan oleh Ujen di Jalan Raya dari arah jalan tol Tangerang menuju ke daerah Grogol dengan kecepatan 40 Km per jamnya. Keadaan lalu lintas saat itu sangat padat dan ramai kendaraan lalu lalang di jalan tersebut. Secara mendadak Ujen tidak dapat menguasai truk yang dikemudikannya dan langsung menubruk sebuah scooter yang sedang berjalan di mukanya. Akibat dari benturan yang tidak seimbang antara truk yang menubruk dan scooter yang ditubruk, maka Asri pengendara scooter langsung meninggal dunia di tempat kejadian, sedangkan putranya menderita luka parah dan meninggal dunia di Rumah Sakit Sumber Waras Jakarta. Setelah diadakan pemeriksaan, ternyata kendaraan truk yang di kemudikan Ujen tersebut, kondisi rem truk dalam keadaan tidak baik. Karena kejadian ini, maka Jaksa Penuntut Umum mengajukan Ujen sopir truk sebagai Terdakwa di Pengadilan Negeri didakwa melakukan deliex Pasal 359 KUH

---

<sup>201</sup>Januar (Penyusun), Yurisprudensi Pidana-Perdata, Pidana Umum-Pidana Ekonomi, Pidana Korupsi, Pidana Narkotika, Pidana Lalu lintas Dilengkapi Perdata, B.P. Dharma-Bhakti, Jakarta, 1996, hlm. 529-537; untuk lebih jelasnya penulis lampirkan pada halaman terakhir tesis ini.

Pidana. Hakim pertama setelah memeriksa perkara ini, memberikan putusan bahwa Terdakwa Ujen dinyatakan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah. "Karena kelalaiannya menyebabkan orang lain meninggal dunia dan perbuatan itu dilakukan dalam menjalankan jabatan atau pekerjaannya. (Ex Pasal 359 jo 361 KUH Pidana). Karena kesalahannya ini, Hakim pertama memberikan pidana penjara selama 3 (tiga) tahun kepada Terdakwa Ujen (putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat No. 27/Pid/B/1989/PN.Jkt.Bar). Dan setelah proses perkara pidana ini selesai, maka janda (istri) almarhum Asril yaitu Ny. Elly mengajukan gugatan perdata kepada : 1. Udjen bin Kusni, sopir truk, sebagai Tergugat I; 2 PT. Hartono Motor Service, sebagai Tergugat II. Dalam gugatan perdata ini, Penggugat mendalilkan bahwa perbuatan Tergugat I Merupakan "perbuatan melawan hukum" yang mengakibatkan kerugian Penggugat ex, Pasal 1365 KUH Perdata, dan dapat dituntut membayar uang ganti rugi kepada Penggugat. Kedudukan Tergugat I adalah karyawan dari Tergugat II dan dalam menjalankan tugasnya sehingga berdasar Pasal 1367 KUH Perdata maka Tergugat II (majikan) bertanggungjawab atas perbuatan Tergugat I (Karyawannya).

Dalam putusannya Hakim mengabulkan gugatan penggugat dari Pengadilan Negeri hingga putusan yang tertinggi MA yaitu dengan di tolaknya Kasasi Tergugat. Hal ini menunjukkan bahwa badan hukum secara nyata dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata. Sedangkan putusan pidana hanya diberlakukan terhadap sopir yang dinyatakan lalai menjalankan tugasnya. Menurut penulis Yurisprudensi tersebut tidak menutup kemungkinan dapat diberlakukan terhadap kasus-kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran, sehingga pihak-pihak yang merasa dirugikan dalam hal ini konsumen jasa angkutan dan masyarakat umumnya dapat melakukan upaya hukum melalui gugatan secara perdata terhadap badan hukum (korporasi).

Hal ini menunjukkan bahwa hukum pidana kita terutama di desain untuk menghadapi perilaku individu manusia. Meskipun telah ada usaha untuk memungkinkan pertanggungjawaban korporasi. Namun, dalam praktek peradilan

pidana menunjukkan bahwa kesalahan (pertanggungjawaban pidana) masih dibebankan pada manusia pelakunya (mungkin pengurus perusahaan, mungkin pula pegawainya).

Sebagaimana diketahui kasus-kasus kecelakaan yang terjadi banyak mengindikasikan bahwa kesalahan manusia jadi penyebab utama kecelakaan atau disebut sebagai "*human error*", apabila di bandingkan dengan kesalahan yang disebabkan oleh "**badan hukum**" (Korporasi). Namun, dengan melihat penyebab kecelakaan dapat terjadi karena alat angkutan yang tidak memadai dan tidak laik jalan menurut suatu ketentuan perundang-undangan, maka apakah lantas "korporasi" tidak dapat dipertanggungjawabkan menurut hukum pidana ?. Hal ini justru sangat merugikan kepentingan masyarakat dan/atau konsumen jasa angkutan, sehingga sangat relevan dan perlu suatu perumusan delik dilakukan oleh "badan hukum" (korporasi) dalam satu kesatuan sistem hukum pidana substantif di bidang Transportasi meliputi Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.

Mengingat perlu dan pentingnya masyarakat atau konsumen jasa angkutan mendapatkan perlindungan dan ganti rugi dari kemungkinan terjadinya "*Corporate Crime*" yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran. Maka "korporasi" (badan hukum) seyogyanya juga dapat dituntut pidana, terutama dalam rumusan delik di bidang Transportasi (Tindak Pidana Perkeretaapian, Tindak Pidana Lalu Lintas Dan

Angkutan Jalan, Tindak Pidana Penerbangan dan Tindak Pidana Pelayaran) yang sampai sekarang masih belum di diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

Kebijaksanaan dalam penegakan hukum pidana (politik kriminal; *criminal policy*) untuk menuntut pertanggungjawaban korporasi, memerlukan perkembangan dalam ilmu hukum pidana yang lebih maju dari sekarang.<sup>202</sup> Dilihat dari sudut politik kriminal atau biasa disebut dengan “politik hukum pidana” menurut **Barda Nawawi Arief** adalah :

“Politik hukum pidana mengandung arti: bagaimana mengusahakan atau membuat dan merumuskan suatu perundang-undangan pidana yang baik. Pengertian demikian terlihat pula dalam definisi “*penal policy*” dari **Marc Ancel** secara singkat dapat dinyatakan sebagai “suatu ilmu sekaligus seni yang bertujuan untuk memungkinkan peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik”. Dengan demikian yang dimaksud dengan “peraturan hukum positif” (*the positive rules*) adalah peraturan perundang-undangan hukum pidana. Dengan demikian istilah “*penal policy*” menurut **Marc Ancel** adalah sama dengan istilah “Kebijakan atau politik hukum pidana”.<sup>203</sup>

Lebih lanjut beliau menyatakan sebagai berikut : “Usaha dan kebijakan untuk membuat peraturan hukum pidana yang baik pada hakikatnya tidak dapat dilepaskan dari tujuan penanggulangan kejahatan. Jadi kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian dari politik kriminal. Dengan perkataan lain, dilihat

---

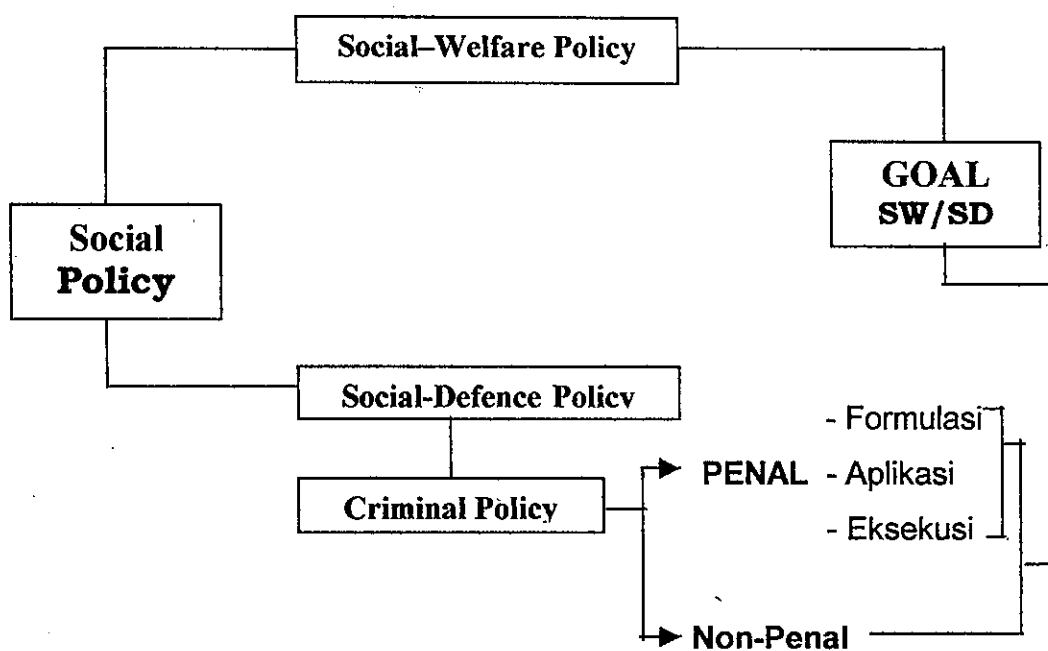
<sup>202</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Dalam Kumpulan Karangan Buku Kesatu berjudul Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan, Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995, hlm. 106.

<sup>203</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit. hlm. 28.

dari sudut politik kriminal, maka politik hukum pidana identik dengan pengertian “kebijakan penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana”.<sup>204</sup>

Dalam kesempatan lain beliau menyatakan, bahwa sekiranya kebijakan penanggulangan kejahatan (politik) kriminal dilakukan dengan menggunakan “sarana penal” (hukum pidana), maka kebijakan hukum pidana (*penal policy*). Khususnya pada tahap kebijakan yudikatif atau aplikatif (penegakan hukum pidana *in concreto*) harus memperhatikan dan mengarah pada tercapainya tujuan dari kebijakan sosial itu, berupa “*social welfare*” dan “*social defence*”.<sup>205</sup>

Untuk lebih jelasnya, beliau membuat “Skema Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan” sebagai berikut :<sup>206</sup>



<sup>204</sup>Ibid, hlm. 29.

<sup>205</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 73.

<sup>206</sup>Ibid, hlm. 74.

Bertolak dari skema Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan diatas,  
Barda Nawawi Arief, mengidentifikasi hal-hal pokok sebagai berikut :<sup>207</sup>

- a) Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan (PPK) harus menunjang tujuan (goal), "*Social Welfare*" (SW) dan "*Social Defence*" (SD). Aspek "*Social Welfare*" (SW) dan "*Social Defence*" (SD) yang sangat penting adalah aspek kesejahteraan atau perlindungan masyarakat yang bersifat IMMATERIEL, terutama nilai kepercayaan, kebenaran/kejujuran/keadilan.
- b) Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan (PPK) harus dilakukan dengan "**pendekatan integral**", ada keseimbangan sarana "*penal*" dan "*non penal*". Dilihat dari sudut politik kriminal, kebijakan paling strategis melalui sarana "*non penal*" karena lebih bersifat preventif dan karena kebijakan "*penal*" mempunyai KETERBATASAN atau KELEMAHAN (yaitu bersifat *fragmentaris/simplitis*/tidak struktural-fungsional; *simptomatik*/tidak *eliminatif*; *individualistik* atau "*offender-oriented*/tidak *victim-oriented*; lebih bersifat *represif*/tidak *preventif*; harus didukung oleh infrastruktur dengan biaya tinggi);
- c) Pencegahan dan Penanggulangan Kejahatan (PPK) dengan sarana "*penal*" merupakan "*penal policy*" atau "*penal-law enforcement policy*" yang fungsionalisasi/operasionalisasinya melalui beberapa tahap:
  - c.1. Formulasi (kebijakan legislatif);
  - c.2. Aplikasi (kebijakan yudikatif/yudicial);
  - c.3. Eksekusi (kebijakan eksekutif/administratif).

Dengan adanya tahap "*formulasi*", maka upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan bukan hanya tugas aparat penegak atau penerap hukum, tetapi juga aparat pembuat hukum (aparatur legislatif); bahkan kebijakan legislatif merupakan tahap paling strategis dari upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan melalui "*penal policy*". Oleh karena itu kesalahan atau kelemahan kebijakan legislatif merupakan kesalahan strategis yang dapat menjadi PENGHAMBAT upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan pada tahap aplikasi dan eksekusi."(pertebal penulis).

Dilihat dari hakikat tujuan keseluruhan politik kriminal maupun politik sosial, pidana jelas dimaksudkan sebagai salah satu sarana untuk menanggulangi problema-problema sosial dalam rangka mencapai tujuan kesejahteraan

---

<sup>207</sup>Ibid, hlm. 74-75.

masyarakat.<sup>208</sup> Kajian terhadap pengaturan undang-undang Transportasi dengan sanksi pidana sebagai suatu fenomena legislatif, termasuk dalam salah satu bagian dari ilmu hukum pidana, yang oleh **Marc Ancel** disebut sebagai politik atau kebijakan penal (*policy*). Kebijakan penal merupakan suatu ilmu sekaligus seni yang mempunyai tujuan praktis agar peraturan hukum positif dirumuskan secara lebih baik, sehingga dapat digunakan sebagai pedoman baik kepada pembuat undang-undang, pengadilan sebagai penerap undang-undang serta para penyelenggara atau pelaksana putusan pengadilan.<sup>209</sup>

**Sudarto** mengartikan “kebijakan pidana sebagai kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan.”<sup>210</sup> Kebijakan hukum pidana akan dilaksanakan melalui tiga tahap konkretisasi atau operasionalisasi atau fungsionalisasi hukum pidana yaitu :<sup>211</sup>

1. Kebijakan pembuatan/perumusan hukum pidana (“kebijakan formulasi/legislatif/perundang-undangan”);
  2. Kebijakan penerapan hukum pidana (“kebijakan aplikasi/yudikatif/yudisial”) ;
- dan

---

<sup>208</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, **Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana**, Op.Cit., Hlm. 131.

<sup>209</sup>Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 21.

<sup>210</sup>Sudarto, **Hukum Pidana Dan Perkembangan Masyarakat**, Sinar Baru, Bandung, 1983, hlm. 20.

<sup>211</sup>Barda Nawawi Arief, **Pokok-Pokok Ceramah Tinjauan HAM Dan Peradilan HAM Dalam Politik Hukum Pidana Indonesia**, disampaikan dalam Matrikulasi Mahasiswa Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2000, hlm. 1.

3. Kebijakan pelaksanaan hukum pidana (“kebijakan eksekusi/administratif”).

Suatu perumusan hukum pidana yang kurang baik akan berdampak pada kedua tahap berikutnya, sehingga tahap kebijakan formatif atau legislatif merupakan tahapan yang paling penting. Selain itu suatu kebijakan penanggulangan kejahatan apabila menggunakan upaya penal, maka penggunaannya sebaiknya dilakukan dengan lebih hati-hati, cermat, hemat, selektif dan limitatif. Penyusunan suatu perundang-undangan yang mencantumkan ketentuan pidana haruslah memperhatikan beberapa pertimbangan kebijakan sebagai berikut.<sup>212</sup>

1. Pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan demi kesejahteraan dan pengayoman masyarakat.
2. Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan perbuatan yang tidak dikehendaki, tidak disukai atau dibenci oleh warga masyarakat.
3. Perhitungan prinsip biaya dan hasil (*cost benefit principle*) dari penggunaan hukum pidana tersebut, yaitu apakah biaya mengkriminalisasi tersebut seimbang dengan hasil yang dicapai.
4. Kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, agar tidak terjadi kelampauan beban tugas (*overbelasting*) dan keseimbangan sarana-sarana yang digunakan dalam hubungannya dengan hasil-hasil yang ingin dicapai.

Sebagaimana menurut Nigel Walker mengungkapkan adanya enam prinsip pembatas (*limiting principles*) yang harus diperhatikan bagi pembuat undang-undang sampai dimana tapal batas ekspansi (hukum) pidana itu dapat dilakukan. Enam prinsip pembatas adalah sebagai berikut.<sup>213</sup>

1. Jangan hukum pidana digunakan semata-mata untuk tujuan pembalasan;

---

<sup>212</sup>Sudarto, Hukum dan Hukum Pidana, Alumni, Bandung, 1977, hlm. 44-48.

<sup>213</sup>Barda Nawawi Arief, Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 48.

2. Jangan menggunakan hukum pidana untuk memidana perbuatan yang tidak merugikan atau membahayakan;
3. Jangan menggunakan hukum pidana untuk mencapai suatu tujuan yang dapat dicapai secara lebih efektif dengan sarana-sarana lain yang lebih ringan;
4. Jangan menggunakan hukum pidana apabila kerugian atau bahaya yang timbul dari pidana lebih besar daripada kerugian atau bahaya dari perbuatan atau tindak pidana itu sendiri;
5. Larangan-larangan hukum pidana jangan mengandung sifat lebih berbahaya daripada perbuatan yang akan dicegah;
6. Hukum pidana jangan memuat larangan-larangan yang tidak mendapat dukungan kuat dari publik.

Bertolak dari pendapat tersebut diatas, dapat pula ditegaskan bahwa pendekatan rasional pragmatis berarti mengandung pula pendekatan kemanfaatan atau kegunaan (*utilitas*). Sehubungan dengan hal ini, **Jeremi Bentham** menyatakan bahwa “pidana janganlah diterapkan atau digunakan apabila “*groundless, needless, unprofitable or inefficacious.*”<sup>214</sup> Hal lain yang perlu diperhatikan apabila suatu perundang-undangan menetapkan ketentuan pidana adalah jenis sanksi pidana yang akan dikenakan kepada pelanggar ketentuan tersebut. Suatu penentuan jenis sanksi haruslah mempertimbangkan hal-hal yang berkaitan dengan efektifitas dari bermacam-macam sanksi.

Dalam hal ini **Bassiouni** menegaskan bahwa sanksi pidana harus disepadankan dengan kebutuhan melindungi dan mempertahankan kepentingan sosial seperti pemeliharaan tertib masyarakat, perlindungan warga masyarakat dari kerugian atau bahaya-bahaya yang tidak dapat dibenarkan, yang dilakukan oleh orang lain, memasyarakatkan kembali para pelanggar hukum, dan memelihara atau

---

<sup>214</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 35.

mempertahankan integritas pandangan-pandangan dasar tertentu mengenai keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan individu.<sup>215</sup>

Berdasarkan pedoman teknik perundang-undangan yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Hukum dan Perundang-Undangan Departemen Kehakimana, apabila suatu perundang-undangan mengatur ketentuan pidana, maka hal-hal yang harus diperhatikan adalah:<sup>216</sup>

1. Ketentuan dalam Pasal 103 KUHP, yang menentukan bahwa ketentuan-ketentuan dalam 8 (delapan) titel pertama dari buku I KUHP berlaku juga terhadap perbuatan-perbuatan yang dalam peraturan perundang-undangan lain diancam pidana, kecuali apabila di dalam undang-undang ditentukan lain;
2. Ancaman pidana dirumuskan di dalam undang-undang apabila dirumuskan dalam Peraturan Pemerintah harus berdasarkan suatu undang-undang.
3. Dirumuskan dengan jelas, tegas dan cermat, karena ketentuan pidana ini berhubungan erat dengan kepastian hukum bagi seseorang. Dalam hal ini sanksi pidana tersebut harus jelas perumusannya, apakah sanksi pidana bersifat kumulatif, alternatif atau kumulatif alternatif;
4. Bagi tindak pidana yang dilakukan oleh suatu badan hukum, perseroan, yayasan atau suatu perserikatan lainnya, harus dijelaskan apakah sanksi pidana diberikan pada badan hukum perseroan, yayasan, atau perserikatan atau mereka yang memberi perintah melakukan tindak pidana itu atau yang bertindak sebagai pimpinan dalam perbuatan atau kelalaian itu atau keduanya.

Sehubungan dengan pemidanaan, **Muladi** berpendapat bahwa pertama kali harus dikaji falsafah suatu bangsa tentang pemidanaan. Dengan falsafah pengayoman yang dianut oleh sistem pemsarakatan saat ini, maka pemidanaan di Indonesia tidak boleh menderitakan dan merendahkan martabat manusia. Dalam menterjemahkan asas-asas dan tujuan pemidanaan yang dianut di berbagai negara (*protection of the*

---

<sup>215</sup>Ibid, hlm. 35-36.

<sup>216</sup>Direktorat Jenderal Hukum dan Perundang-Undangan Departemen Kehakimana, **Pedoman Teknik Peraturan Perundang-Undangan**, Jakarta, Tanpa Tahun, hlm. 13-14.

*public, retribution or punishment, rehabilitation and reform and deterrence*), masyarakat hukum Indonesia telah merumuskan tujuan pemidanaan dalam Konsep Rancangan KUHP sebagai berikut :<sup>217</sup>

- a. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
- b. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat;
- c. Memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan sehingga menjadi orang yang baik dan berguna; dan
- d. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Lebih lanjut, beliau menyatakan bahwa perlu disediakan berbagai alternatif yang dapat dipilih oleh hakim dalam menentukan jenis-jenis pidana yang pantas diterapkan kepada si pelaku dengan mempertimbangkan faktor-faktor yang berkaitan dengan perbuatannya, orangnya, kesan masyarakat terhadap kejahatan, berat ringannya korban atau kerugian dan proyeksi efektivitas pemidanaan.<sup>218</sup>

Sehubungan dengan badan hukum atau korporasi sebagai subyek hukum dan dapat dipertanggungjawabkan menurut hukum pidana, dapat kita simak pendapat **Barda Nawawi Arief** Guru Besar Ilmu Hukum Pidana Universitas Diponegoro Semarang mengenai “pengaturan korporasi sebagai subyek tindak pidana dalam undang-undang khusus” sebagai berikut :<sup>219</sup>

- B) Yang menyatakan korporasi sebagai subjek dan dapat di pertanggungjawabkan, antara lain :
- a. UU No. 7/Drt. 1955 (UU-TPE);

---

<sup>217</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia, Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Op.Cit, hlm. 196-197.

<sup>218</sup>Ibid, hlm. 197.

<sup>219</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Bahan Kuliah Umum di Fakultas Hukum UNSWAGATI, Cirebon, 17 Juni 2002, hlm. 1-2.

- b. UU No. 11 Pnps. 1963 (Subversi; sudah dicabut);
- c. UU No. 5/1984 (Perindustrian);
- d. UU No. 6/1984 (Pos);
- e. UU No. 9/1985 (Perikanan);
- f. UU No. 8/1995 (Pasar Modal);
- g. UU No. 5/1997 (Psikotropika);
- h. UU No. 22/1997 (Narkotika; menggantikan UU No. 9/1976);
- i. UU No. 23/1997 (Lingkungan Hidup);
- j. UU No. 5/1999 (Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat);
- k. UU No. 8/1999 (Perlindungan Konsumen);
- l. UU No. 31/1999 (Tindak Pidana Korupsi);
- m. UU No. 15/2002 (TP Pencucian Uang)

Berdasarkan ketentuan undang-undang khusus tersebut diatas dan hasil penelitian penulis pada Pasal 128 Undang-Undang Nomor 21 tahun 1992 tentang Pelayaran, sebagaimana badan hukum atau korporasi dapat di pertanggungjawabkan menurut hukum pidana. Bertitik tolak dari uraian tersebut diatas, maka dibawah ini penulis akan menjelaskan mengenai :

1. **Kebijakan legislatif mengenai penetapan tindak pidana korporasi dalam Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran.**

Menurut Mardjono Reksodiputro Tindak Pidana Korporasi adalah sebagian dari "*White Collar Criminality (WCC)*" yang dijelaskan sebagai berikut.<sup>220</sup>

"Istilah WCC dilontarkan di Amerika Serikat dalam tahun 1939, dengan batasan: "suatu pelanggaran hukum pidana oleh seseorang dari kelas sosial ekonomi atas, dalam pelaksanaan kegiatan jabatannya". Perdebatan ilmiah yang kemudian timbul, antara lain menyangkut pengertian tentang apa yang sebenarnya dimaksudkan dengan "*crime of corporations*", karena dalam rumusan diatas, yang dimaksud dengan: "...oleh seseorang...dalam pelaksanaan kegiatan

---

<sup>220</sup>Mardjono Reksodiputro, **Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi**, Op.Cit, hlm. 103-104.

jabatannya”, adalah pengurus perusahaan. Meskipun WCC memang ditujukan kepada pelaku manusia (*natuurlijke persoon*), namun pada akhirnya yang dianggap melakukan perbuatan tercela dan karena itu harus dimintakan pertanggungjawaban pidana adalah perusahaan atau korporasi tempat manusia yang bersangkutan bekerja. Rumusan pengertian WCC di atas kemudian ditambah dengan unsur “penyalahgunaan kepercayaan” (*violation of trust*). Yang dimaksud dengan kepercayaan ini adalah yang diberikan oleh masyarakat. Suatu perusahaan dianggap telah menerima kepercayaan masyarakat, untuk melakukan kegiatannya (dalam bidang perekonomian) secara jujur dan beritikad baik. Ini yang dinamakan etika bisnis yang baik. Perusahaan-perusahaan yang melakukan kegiatan yang merugikan masyarakat (misalnya penipuan atau kolusi), telah menyalahgunakan kepercayaan tersebut dan kegiatannya termasuk dalam pengertian WCC.”

Lebih lanjut beliau menjelaskan sebagai berikut :<sup>221</sup>

“Bahwa kegiatan yang dianggap sebagai kejahatan atau tindak pidana korporasi, yang menimbulkan “keresahan luas dalam masyarakat” adalah tindak pidana yang menimbulkan kerugian besar. Kerugian ini tidak saja yang dapat dihitung dengan uang, tetapi juga yang tidak dapat dihitung, yaitu misalnya hilangnya kepercayaan masyarakat pada sistem perekonomian yang berlaku. Dua kategori besar, yang pertama adalah penipuan terhadap masyarakat (*defrauding the public*), seperti penentuan harga yang tidak wajar (*fixing prices*) dan berbohong tentang mutu khasiat barang (*misrepresenting products*). Sedangkan kategori lain adalah “membahayakan masyarakat” (*endangering the public*), seperti dalam hal pencemaran dan perusakan lingkungan atau membahayakan “keselamatan” dan kesehatan pekerja. Semua kegiatan ini harus berhubungan dengan kegiatan ekonomi (*perekonomian*) dan atau berkaitan dengan dunia bisnis.”

Sebagaimana di ungkapkan I.S. Susanto mengenai alasan-alasan mengapa mempelajari *White Collar Criminality* sebagai berikut :<sup>222</sup>

1. Ingin membuat kita semua sadar kenyataan bahwa kejahatan *white collar crime* adalah kejahatan, sama dengan kejahatan-kejahatan lain (kejahatan konvensional). Karena jarang dibicarakan, maka sering dianggap bukan kejahatan.

---

<sup>221</sup>Ibid, hlm. 104-105.

<sup>222</sup>I.S. Susanto, Kapita Selekt Kriminologi White Collar Criminality, makalah Tanpa Tahun, hlm. 1-2., disampaikan pada Kuliah Kriminologi Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro Semarang 2001.

2. Bahaya yang ditimbulkan lebih besar dibandingkan dengan kejahatan konvensional, antara lain:
  - Jiwa; dan
  - Kesehatan.
3. Kejahatan *white collar crime* merugikan baik materi maupun manusia (keselamatan/kesehatan).
4. *White collar crime* kurang mendapat perhatian, baik di dalam perundang-undangan maupun dalam penegakan hukum.
5. Kurang mendapat perhatian dari ilmuwan.
6. Kita memasuki tahap industrialisasi, dan kejahatan *white collar crime* di beberapa negara meningkat (di negara industri).
7. Ingin merubah persepsi tentang kejahatan dengan mempelajari *white collar crime*.
8. Timbulnya pandangan dari para ilmuwan (ahli-ahli kriminologi). Pada Kongres PBB ke 5 di Jenewa Tahun 1975 tentang "Pencegahan Kejahatan dan Pembinaan terhadap Pelanggar Hukum", diperluas pengertian kejahatan dengan :
  - a. Penyalahgunaan secara melawan hukum kekuasaan ekonomi (*Illegal Abuses of Economic Power*), misalnya :
    - Pelanggaran terhadap peraturan perpajakan;
    - Pelanggaran perburuhan;
    - Perlakuan terhadap konsumen;
    - Perusakan lingkungan;
    - Penyelewengan pemasaran dan perdagangan.
    - Pelanggaran devisa, peraturan pajak dan sebagainya.
  - b. Penyalahgunaan secara melawan hukum kekuasaan umum (*Illegal Abuses of Public Power*)
    - Pelanggaran hak asasi manusia;
    - Penyalahgunaan wewenang oleh alat-alat penguasa umum termasuk penangkapan dan penahanan yang melanggar hukum.

Lebih lanjut beliau mengungkapkan bahwa kerugian terbesar yang di akibatkan *White collar crime* adalah: 1) kerusakan dalam hubungan sosial; dan 2) merusakkan kepercayaan, sehingga dapat menciptakan ketidak percayaan yang akibatnya dapat menurunkan moral masyarakat dan mengakibatkan disorganisasi

sosial di dalam skala besar.<sup>223</sup> Secara garis besarnya kerugian yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi meliputi:<sup>224</sup>

a. Kerugian di bidang ekonomi/materi.

Meski sulit untuk mengukur “secara tepat” jumlah kerugian yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi, terutama karena tidak adanya badan yang secara khusus bertugas mencatat kejahatan korporasi. Berbeda dengan kejahatan warungan yaitu kepolisian...namun berbagai peristiwa menunjukkan bahwa tingkat kerugian ekonomi yang ditimbulkan oleh kejahatan ini luar biasa besarnya. Khususnya bila dibandingkan dengan kerugian yang ditimbulkan oleh kejahatan warungan seperti perampokan, pencurian, penipuan...

b. Kerugian di bidang kesehatan dan keselamatan jiwa.

Pembicaraan mengenai kerugian yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi umumnya ditujukan pada kerugian di bidang ekonomi. Sedangkan kerugian di bidang kesehatan dan keselamatan jiwa pada kenyataannya sangat serius. Menurut Geis misalnya setiap tahunnya korporasi bertanggungjawab terhadap ribuan kematian dan cacat tubuh yang terjadi diseluruh dunia. Risiko kematian dan cacat yang disebabkan oleh korporasi dapat diakibatkan baik oleh produk yang dihasilkan oleh korporasi maupun dalam proses produksi. Sehingga yang menjadi korban korporasi adalah masyarakat luas. Khususnya konsumen dan mereka yang bekerja pada korporasi. Reiman menyimpulkan bahwa kematian maupun kerugian fisik yang diakibatkan oleh kejahatan korporasi luar biasa besarnya dibandingkan dengan kejahatan warungan, yaitu 100.000 dibandingkan dengan 9.235 untuk kematian dan 390.000 berbanding dengan 218.385 untuk kerugian fisik...

c. Kerugian di bidang sosial dan moral.

Disamping kerugian ekonomi, kesehatan dan jiwa, kerugian yang tidak kalah pentingnya yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi adalah kerugian di bidang sosial dan moral. Dampak yang ditimbulkan oleh kejahatan korporasi adalah merusak kepercayaan masyarakat terhadap perilaku bisnis, seperti pernyataan dari *The President's Commission on Law Enforcement and Administration of Justice* bahwa kejahatan korporasi merupakan kejahatan yang paling mencemaskan, bukan saja karena kerugiannya yang sangat besar, akan tetapi karena akibat yang merusak terhadap ukuran-ukuran moral perilaku bisnis orang Amerika kejahatan bisnis (korporasi) merongrong kepercayaan publik terhadap sistem bisnis, sebab kejahatan demikian diintegrasikan ke dalam “struktur bisnis yang sah” (*the structure of legitimate business*).

---

<sup>223</sup>Ibid, hlm. 3.

<sup>224</sup>I.S. Susanto, Kejahatan Korporasi, Op.Cit., hlm. 23-24.

Bentuk-bentuk kejahatan dan korban kejahatan korporasi ini sangat beraneka ragam dan pada umumnya bernilai ekonomis. Bentuk-bentuk kejahatan tersebut antara lain, pelanggaran terhadap hak-hak konsumen, kejahatan lingkungan hidup, kejahatan di bidang perpajakan dengan skala dan ruang lingkup korban yang sangat luas yaitu konsumen, masyarakat dan negara.<sup>225</sup> Kejahatan korporasi yang selalu berhubungan dengan kegiatan ekonomi atau dunia bisnis dapat dipahami melalui contoh yang dikemukakan Joseph F. Sheley dalam tulisan yang berjudul "*Exploring Crime*" sebagai berikut :<sup>226</sup>

1. *Defrauding stockholder*, misalnya tidak melaporkan sebenarnya keuntungan perusahaan,
2. *Defrauding the public*, contohnya persekongkolan dalam penentuan harga (*fixing price*), mengiklankan produk dengan cara menyesatkan (*misrepresentation product*),
3. *Defrauding the government*, contohnya menghindari atau memperkecil pembayaran pajak dengan cara melaporkan data yang tidak sesuai dengan data yang sesungguhnya,
4. *Endangering the public welfare*, seperti kegiatan produksi menimbulkan polusi dalam bentuk limbah cair, debu dan suara.
5. *Endangering employee*, seperti tidak mempedulikan keselamatan kerja para karyawan,
6. *Illegal intervation in the political process*, seperti memberikan sumbangan kampanye politik secara tidak sah atau bertentangan dengan Undang-undang (*making unlawful campaign contribution*).

Sebagaimana juga diungkapkan Barda Nawawi Arief, bahwa meningkatnya kuantitas dan kualitas kejahatan di kebanyakan negara ditegaskan lagi pada Kongres

---

<sup>225</sup>H. Setiyono, Kejahatan Korporasi Analisis Viktimologis Dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Averroes Press, Malang, 2002, hlm. 26-27.

<sup>226</sup>Hamzah Hatrik, Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability Dan Vicarious Liability), Op.Cit., hlm. 42-43.

kelima tahun 1975 di Jenewa, sehingga dalam kongres ini ada topik khusus yang membicarakan:<sup>227</sup>

- a. Perubahan-perubahan bentuk dan dimensi kejahatan, baik secara trans-nasional maupun nasional; dan
- b. Akibat-akibat ekonomi dan sosial dari kejahatan.

Beberapa perubahan dari bentuk dan dimensi kejahatan yang dibicarakan dalam kongres kelima ini ialah mengenai:<sup>228</sup>

1. *Crime as business* yaitu bentuk kejahatan yang bertujuan mendapatkan keuntungan material melalui kegiatan dalam bidang usaha (bisnis) atau industri, yang pada umumnya dilakukan secara terorganisasi dan dilakukan oleh mereka yang mempunyai kedudukan terpandang di dalam masyarakat; termasuk dalam bentuk kejahatan ini antara lain yang berhubungan dengan **pencemaran lingkungan, perlindungan konsumen dan dalam bidang perbankan**, disamping kejahatan-kejahatan lainnya yang biasa dikenal dengan *organized crime; white collar crime* dan korupsi;
2. Tindak pidana yang berhubungan dengan hasil-hasil pekerjaan seni dan kekayaan budaya, objek-objek budaya atau warisan budaya;
3. Kejahatan yang berhubungan dengan alkohol dan penyalahgunaan obat-obatan;
4. Perbuatan kekerasan antar-perorangan (*interpersonal violence*), khususnya kongres meminta perhatian terhadap perbuatan-perbuatan kekerasan dikalangan para remaja;
5. Perbuatan kekerasan yang bersifat transnasional dan internasional, yang biasa disebut dengan perbuatan-perbuatan terorisme;
6. Kejahatan yang berhubungan dengan lalu lintas kendaraan bermotor;
7. Kejahatan yang berhubungan dengan perpindahan tempat (*migrasi*) dan pelarian pengungsi akibat bencana alam dan peperangan; masalah-masalah yang berhubungan perpindahan tempat misalnya mengenai pelanggaran paspor dan visa, pemalsuan dokumen, mengeksploitasi tenaga kerja, pelacuran dan sebagainya. Masalah-masalah yang berhubungan dengan pengungsi antara lain, masalah pengalihan bantuan dan masalah spionase.
8. Kejahatan yang dilakukan oleh wanita.

---

<sup>227</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1996, hlm. 12.

<sup>228</sup>Ibid, hlm. 12-13.

Sebagaimana juga diungkapkan Muladi, bahwa istilah “non violent” menjadi kabur sehubungan dengan munculnya kenyataan adanya malpraktek MNEs (*Multinasional Enterprises*) dengan dampak berat sebagai berikut.<sup>229</sup>

- Kecelakaan mobil akibat kesalahan desain yang mengakibatkan matinya ribuan orang.
- Ribuan orang mati karena pengaruh rokok (*cigarette-induced disease*)
- Ribuan orang mati karena “*asbestos-related cancer*”.
- Meningkatnya penyakit paru hitam (*black lung*) pada buruh-buruh tambang.
- Kasus *Union Carbide* yang menyebabkan matinya dan luka-lukanya ribuan orang.
- Kasus *Thalidomide* yang mengakibatkan cacatnya ribuan bayi.
- Kasus *Agent Orange* yang mencederai veteran perang Vietnam dan sebagainya.
- Kasus-kasus tindak pidana lingkungan yang semakin merebak.

Dengan kondisi semacam itu menurut beliau, yang mendorong organisasi-organisasi internasional seperti PBB (ECOSOC) dan OECD (*Organization for Economic Cooperation and Development*) untuk mengatur *Code of Conduct for MNEs*. Kode ini, yang oleh UNECOSOC dirumuskan pada tahun 1979 memuat antara lain .<sup>230</sup>

A) *Activities of Transnasional Corporation :*

a) *General and Political*

- a. *Respect for National Sovereignty and observance of domestic laws, regulations and administrative practices.*
- b. *Adherence to economic goals and development objectives policies and priorities*
- c. *Adherence to socio-cultural objectives and values*
- d. *Respect for human rights and fundamental freedoms*
- e. *Non Interference in Internal political affairs*

---

<sup>229</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, disampaikan Pada Kuliah Umum Mahasiswa Pasca Sarjana Universitas Semarang, Semarang, 27 Agustus 2001, hlm. 2-3.

<sup>230</sup>Ibid, hlm. 4-5.

- f. *Absteintion from corrupt practices*
- b) *Economic, Finacial and Social*
  - *Ownership and control*
  - *Balance of payment and financing*
  - *Transfer pricing*
  - *Taxation*
  - *Competition and restrictive business practices*
  - *Transfer of technology*
  - *Employment and labour*
  - *Consumer protection*
  - *Environmental protection*
- c) *Disclosure of information*
- B) *Treatment of Transnational Corporation*
  - a) *General treatment of Transnational Corporation by the countries in which they operate*
  - b) *Nationalization and Compensation*
  - c) *Jurisdiction*
- C) *Intergovermental Co-operation*

Sebagaimana dijelaskan dalam uraian latar belakang tersebut diatas, bahwa kasus-kasus kecelakaan oleh perusahaan angkutan yang meliputi: Kereta Api, Bus, Kapal Laut dan Pesawat Terbang, sangat jelas merugikan kepentingan masyarakat atau konsumen jasa angkutan yang berakibat dan berdampak pada hilangnya nyawa dan harta benda. Mengingat masyarakat pengguna jasa angkutan tersebut dengan membayar tiket, berharap agar dapat naik angkutan tersebut dengan keadaan selamat sampai tujuan. Dengan begitu maka perusahaan angkutan tersebut, konsekuensinya mendapatkan keuntungan dari penjualan tiket dan mempunyai kewajiban memberikan rasa aman dan nyaman untuk mengangkut selamat sampai tujuan.

Maka kedua belah pihak harus memenuhi hak dan kewajibannya tersebut, apabila salah satu pihak tidak memenuhi hak dan kewajibannya tersebut maka pihak lain merasa dirugikan. Dengan demikian apabila dikaitkan dengan kasus-kasus

kecelakaan, pihak konsumen jasa angkutan merasa dirugikan, dimana ia sudah memenuhi kewajibannya dengan membayar tiket tetapi haknya tidak dipenuhi oleh perusahaan angkutan yaitu diangkut selamat sampai tujuan. Atas dasar hal tersebut, maka kepercayaan yang diberikan oleh masyarakat dalam hal ini pengguna jasa angkutan di langgar oleh perusahaan angkutan tersebut. Karena tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana mestinya yaitu mengangkut sampai tujuan dengan keadaan selamat.

Transportasi di tanah air menjadi masalah yang ditangani pemerintah secara tidak serius, setengah hati dan tidak transparan. Padahal, untuk satu negara yang mempunyai luas wilayah sampai 5,2 juta km<sup>2</sup> s/d 3,3 juta km<sup>2</sup> diantaranya (63,7 persen) berupa lautan dan terdiri dari sekitar 17.000 pulau dengan demikian Transportasi seharusnya di kelola secara profesional dan sistemik agar di dapat hasil guna yang optimal bagi kemaslahatan masyarakat.<sup>231</sup> Sebagaimana menurut Ditjen Perhubungan Udara **Y. Soernajo** menjamin, pihaknya tetap melakukan pengawasan ketat terhadap kelaikan terbang pesawat-pesawat komersial dan menjadikan unsur keselamatan dan keamanan terbang sebagai yang paling utama. Memang belum pernah terjadi kecelakaan penerbangan akibat pesawat yang digunakan tidak laik terbang, namun sebagian penumpang tetap merasa was-was.<sup>232</sup>

Maka sudah seharusnya dan sewajibnya perusahaan angkutan mengutamakan keselamatan penumpang sampai tujuan. Dengan begitu, maka segala

---

<sup>231</sup>Kompas, Liputan Khusus Transportasi "Pemerintah Tidak Serius Tangani Transportasi, Selasa 17 Agustus 2002, hlm. 27.

<sup>232</sup>Ibid, hlm. 27-30.

yang berhubungan dengan alat angkutan tersebut harus memenuhi kelaikan atau keselamatan penumpang. Menurut penulis berdasarkan konsekuensi “membahayakan dan mengancam keselamatan jiwa konsumen jasa angkutan”, maka menunjukkan suatu kerugian dan kekecewaan yang besar dari masyarakat (konsumen jasa angkutan) sehingga tidak dipercaya lagi. Hal ini di karenakan perusahaan angkutan tersebut tidak dapat mempertanggung jawabkan kewajibannya yaitu memberikan jaminan suatu pelayanan yang baik bagi “konsumen”<sup>233</sup> jasa angkutan dalam hal keamanan dan keselamatan. Sebagaimana di ungkapkan **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut.<sup>234</sup>

“Bahwa pertumbuhan dan perkembangan suatu masyarakat yang berbentuk negara merupakan suatu pertumbuhan dan perkembangan yang sengaja direncanakan untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Tujuan tersebut pada umumnya ingin dicapai dengan melakukan pembangunan berencana secara nasional untuk mencapai suatu kualitas lingkungan hidup yang sehat dan bermakna, dalam arti ada suatu keselarasan kehidupan manusia dan masyarakat. Pembangunan nasional tidak hanya untuk mengejar dan memenuhi kebutuhan lahiriah berupa pangan, sandang, perumahan, kesehatan dan sebagainya, tetapi juga terpenuhinya kebutuhan dan kepuasan batiniah yang antara lain berupa “rasa aman”, “rasa keadilan” dan sebagainya.” (pertebal garis bawah penulis)

Lebih lanjut beliau mengemukakan sebagai berikut:<sup>235</sup>

“Keselarasan dan keserasian hidup manusia akan terganggu apabila dalam pergaulan hidup antara sesama tidak terdapat rasa aman, tidak ada ketentraman hidup dan tidak ada jaminan perlakuan yang adil. Kehidupan yang

---

<sup>233</sup>Menurut Romli Atmasasmita, fungsi “konsumen” yaitu hak warga negara; dan harus dilihat sebagai suatu sistem dari keadilan yang menggabungkan secara utuh “*impartiality*” dan “*societal openness dan responsiveness*”, Aman Sembiring Meliala dan Agus Takariawan (editor), **Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Pengakuan Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2001, hlm. 9.

<sup>234</sup>Barda Nawawi Arief, **Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara**, Op.Cit., hlm. 29-30.

<sup>235</sup>Ibid, hlm. 30.

tentram dan aman dari gangguan keadaan ataupun sikap tindak anggota masyarakat lainnya yang melanggar nilai-nilai kebenaran, keadilan, kejujuran dan sebagainya jelas merupakan kebutuhan sosial budaya manusia yang sangat mendasar. Kebutuhan sosial budaya yang sangat mendasar ini diperlukan untuk menjamin adanya kualitas lingkungan hidup yang sehat dan bermakna. Apabila kebutuhan sosial budaya yang fundamental ini tidak terjamin atau tidak terpenuhi maka akan timbul frustrasi, kecemasan atau keresahan dalam kehidupan manusia yang pada gilirannya dapat membawa kehancuran eksistensi manusia dan keutuhan masyarakat itu sendiri.”

Menurut **Barda Nawawi Arief**,<sup>236</sup> di dalam menetapkan kebijakan sosial yaitu usaha-usaha yang rasional untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, di dalamnya harus sudah tercakup juga kebijakan mengenai perencanaan perlindungan masyarakat (*social defence planning*). Salah satu bentuk dari perencanaan perlindungan sosial ialah usaha-usaha yang rasional untuk menanggulangi kejahatan yang biasa disebut dengan politik “kriminal”. Tujuan akhir dari kebijakan kriminal ialah “perlindungan masyarakat” untuk mencapai tujuan utama yang sering disebut dengan berbagai istilah, misalnya “kebahagiaan warga masyarakat” (*happines of the citizens*), “kehidupan kultural yang sehat dan menyegarkan “ (*a wholesome and cultural living*), “kesejahteraan masyarakat” (*social welfare*) atau untuk mencapai “keseimbangan” (*equality*). Dengan demikian politik kriminal yang merupakan bagian dari perencanaan perlindungan masyarakat, merupakan bagian pula dari keseluruhan kebijakan sosial. Menurut **Sudarto**,<sup>237</sup> bahwa apabila hukum pidana hendak dilibatkan dalam usaha-usaha mengatasi segi negatif dari perkembangan masyarakat, maka hendaknya dilihat dalam hubungan keseluruhan politik kriminal

---

<sup>236</sup>Ibid, hlm. 31-32.

<sup>237</sup>Ibid, hlm. 32.

atau *social defence planning*. Dikemukakan pula selanjutnya, bahwa *social defence planning* inipun harus merupakan bagian integral dari rencana pembangunan nasional.

Sebagaimana dijelaskan Muladi dan Barda Nawawi Arief, bahwa “pendekatan sosial dapat digunakan apabila kita bermaksud untuk menitikberatkan kepada kepentingan-kepentingan negara dan masyarakat dalam artian bahwa perbuatan tersebut melanggar kepentingan negara dan masyarakat secara umum, tidak hanya kepentingan korban yang bersifat individual (orang atau perusahaan)”<sup>238</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut, maka kasus-kasus kecelakaan lalu lintas bus, kereta api, pesawat dan kapal laut yang menimbulkan korban jiwa dan harta benda dapat diidentifikasi sebagai kejahatan atau tindak pidana korporasi,<sup>239</sup> yang menimbulkan “bahaya terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan” yang menimbulkan keresahan luas dalam masyarakat, karena kepercayaan masyarakat (konsumen jasa angkutan) menjadi menurun dan akan berdampak pada perekonomian negara .

---

<sup>238</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Hukum Pidana, Alumni, Bandung, 1992, hlm. 19.

<sup>239</sup>Dalam kejahatan korporasi alasan untuk sekali-kali menggunakan hukum pidana lebih beralasan mengingat viktimologisnya yang sangat luas. Kerugian dapat timbul baik terhadap negara (tindak pidana pajak), masyarakat (tindak pidana lingkungan), perusahaan saingan (kompetisi tidak jujur), karyawan (tindak pidana perburuhan) dan konsumen (tindak pidana penipuan melalui adpertensi). Dalam hal ini batasan yang dapat dikemukakan adalah setiap perbuatan yang dilakukan oleh orang dan atau badan hukum, tanpa menggunakan kekerasan, bersifat melawan hukum, yang hakikatnya mengandung unsur-unsur penipuan, memberikan gambaran salah, penggelapan, manipulasi, melanggar kepercayaan, akal-akalan atau pengelakan peraturan, Muladi dan Barda Nawawi Arief, Loc. Cit., hlm. 18-19.

Karena menyangkut kepentingan rakyat banyak (publik) dalam hal ini negara wajib melindungi dan memberikan pengayoman terhadap kepentingan rakyat banyak dengan melalui peraturan yaitu KUHP yang merupakan suatu kebijakan hukum pidana yang melindungi kepentingan masyarakat. Sehubungan dengan hal tersebut **Muladi** menyatakan sebagai berikut.<sup>240</sup>

- Pembangunan itu sendiri pada hakekatnya tidak bersifat kriminogen, khususnya apabila hasil-hasil pembangunan itu didistribusikan secara pantas dan adil kepada semua rakyat serta menunjang kemajuan seluruh kondisi sosial.
- Pembangunan dapat bersifat kriminogen atau dapat meningkatkan kriminalitas, apabila pembangunan itu direncanakan secara tidak rasional, timpang atau tidak seimbang, mengabaikan nilai-nilai kultural dan moral serta tidak mencakup strategis perlindungan masyarakat yang integral.

Lebih lanjut, beliau menyatakan bahwa dilihat dari sudut politik kriminal masalah strategis yang justru harus ditanggulangi ialah memahami masalah-masalah atau kondisi-kondisi sosial yang secara langsung atau tidak langsung dapat menimbulkan atau menumbuhkan suburkan kejahatan. Wajar apabila Konggres PBB ke-6 tahun 1980 sangat memperhatikan masalah ini seperti terlihat di dalam resolusi mengenai "*Crime trends and crime prevention strategies*" sebagai berikut :<sup>241</sup>

- Bahwa masalah kejahatan merintang kemajuan untuk pencapaian kualitas hidup yang pantas bagi semua orang; (*the crime problem impedes progress towards the attainment of an acceptable quality of life for all people*);
- Bahwa strategi pencegahan kejahatan harus didasarkan pada penghapusan sebab-sebab dan kondisi-kondisi yang menimbulkan kejahatan; (*crime prevention strategies should be based upon the elimination of causes and conditions giving rise to crime*);

---

<sup>240</sup>Muladi, Kapita Selektta Sistem Peradila Pidana, Universitas Diponegoro, Cetakan Kedua, Semarang, 2002, hlm. 10.

<sup>241</sup>Ibid, hlm. 11.

- Bahwa penyebab utama dari kejahatan di banyak negara ialah ketimpangan sosial, diskriminasi rasial dan nasional, standar hidup yang rendah, pengangguran dan kebutuhurufan di antara golongan besar penduduk; (*the main causes of crime in many countries are social in equality, racial and national discrimination, low standard of living, unemployment and illiteracy among broad sections of the population*).

Dalam buku berjudul "Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana",

Roeslan Saleh memberikan beberapa "Definisi Kejahatan" menurut para pakar hukum pidana sebagai berikut:<sup>242</sup>

1. *Criminologie, leerboek der misdad-kunde*" karangan **J.M. van Bemmelen** menyatakan "Kejahatan adalah tiap-tiap kelakuan yang berbahaya dan juga tidak susila, yang menimbulkan begitu banyak ketidak tenangan dalam suatu masyarakat tertentu, sehingga masyarakat itu berhak untuk menyatakan celaan dan perlawanannya terhadap kelakuan itu dalam bentuk sengaja membebaskan derita yang dikaitkan dengan kelakuan tersebut".
2. **Alida Bos**, yang rumusannya adalah: "Suatu perbuatan pidana dalam pembentukan hukum adalah suatu perbuatan yang berbahaya bagi satu atau lebih anggota masyarakat dan bertindak dengan suatu sanksi pidana terhadap hal itu adalah efektif, disamping juga berguna dan perlu".

Jika dua rumusan ini dibandingkan, akan jelas bahwa tidak banyak perbedaannya. Orang dapat mengatakan bahwa oleh karena **Van Bemmelen** menyebutkan sifat berbahaya disamping tidak susila dan **Alida** hanya menyebutkan berbahaya saja, maka dalam hal itulah terletak perbedaan antara kedua definisi itu. Dari kedua definisi tersebut diatas, dapat dikemukakan sebagai catatan, bahwa "pembentuk undang-undang masih selalu harus menentukan ia "berhak" atas nama masyarakat menyatakan celaannya terhadap suatu kelakuan dan mengaskan pula reaksinya terhadap kelakuan itu dengan jalan menetapkan suatu sanksi pidana; atau seperti dikatakan alida, apakah sanksi itu efektif maupun berguna dan perlu."

Mengenai pemahaman tentang kejahatan, **Mardjono Reksodiputro** menjelaskannya sebagai berikut :<sup>243</sup>

<sup>242</sup>Roeslan Saleh, Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana, Sinar Grafika, Jakarta, 1988, hlm. 79-80.

<sup>243</sup>Mardjono Reksodiputro, Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Melihat Kepada Kejahatan Dan Penegakan Hukum Dalam Batas-Batas Toleransi), Pidato Pengukuhan Diucapkan Pada Upacara Penerimaan Jabatan Sebagai Guru Besar Tetap Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia di Jakarta Pada Tanggal 30 Oktober 1993, hlm. 1-2.

“Kejahatan diartikan sebagai pelanggaran atas hukum pidana. Dalam undang-undang pidana maupun ketentuan-ketentuan pidana dalam peraturan perundang-undangan lainnya, dirumuskan perbuatan atau perilaku yang dilarang dan diancam dengan hukuman (pidana). Hukum pidana dilihat sebagai suatu reaksi terhadap perbuatan ataupun orang yang telah melanggar norma-norma moral dan hukum dan karena itu telah mengancam dasar-dasar pemerintahan, hukum, ketertiban dan kesejahteraan sosial. Para pelaku kejahatan dianggap telah tidak memperdulikan kesejahteraan umum, keamanan dan hak milik orang lain. Dalam pandangan diatas kejahatan mendahului hukum. Pertama-tama ada perbuatan yang dianggap sebagai sangat merugikan masyarakat. Kemudian muncul hukum pidana yang bertujuan melindungi kepentingan-kepentingan masyarakat yang telah atau akan dirugikan oleh orang-orang tertentu. Disini analisa kejahatan dan pelaksanaan peradilan pidana (*the administration of criminal justice*) menerima tanpa kritik adanya perilaku yang harus dilarang, karena mengancam kesejahteraan masyarakat, dan sanksi yang diberikan melalui hukum pidana dimaksudkan untuk melindungi masyarakat secara keseluruhan.”

Marshall B. Clinard dan Peter C. Yeager memberikan pengertian kejahatan sebagai berikut: “*A corporate crime is any act committed by corporations that is punished by the state, regardless of wheter it is punished under administrative, civil, or criminal law* (kejahatan korporasi ialah setiap tindakan yang dilakukan oleh korporasi yang bisa diberi hukuman oleh negara, entah dibawah hukum administrasi negara, hukum perdata, maupun hukum pidana).<sup>244</sup> Dengan melihat banyaknya kepentingan yang juga dilindungi oleh bagian-bagian hukum lain tersebut, maka Roeslan Saleh berpendapat sebagai berikut:<sup>245</sup>

“Bahwa menimbang-nimbang nilai dan kepentingan-kepentingan itu lebih meruwetkan pembentuk undang-undang. Mengingat hukum pidana selalu harus dipandang sebagai *ultimum remedium*, maka dalam membuat ketentuan-ketentuan pidana pembentuk undang-undang selalu harus mempertanyakan

---

<sup>244</sup>H. Setiyono, Kejahatan Korporasi Analisis Viktimologis Dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Op.Cit., hlm. 27.

<sup>245</sup>Roeslan Saleh, Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 77.

apakah bagian hukum yang lain tidak telah memberikan perlindungan yang cukup bagi kepentingan tersebut dan apakah suatu sanksi pidana memang diperlukan sekali disamping sanksi-sanksi yang telah ada dalam bagian-bagian hukum lainnya itu. Dalam menimbang-nimbang itu pembentuk undang-undang berkali-kali harus memperhatikan apakah sanksi-sanksi lain itu dapat memberikan perlindungan yang cukup terhadap kepentingan masyarakat”.

Sebagaimana juga diungkapkan Muladi, bahwa dalam kerangka langkah-langkah yuridis, sekalipun pada umumnya pendayaan hukum perdata dan hukum administrasi merupakan “*premium remedium*” dan hukum pidana sebagai “*ultimum remedium*”.<sup>246</sup> Barda Nawawi Arief menyatakan sebagai berikut.<sup>247</sup>

“Dilihat dari sudut kebijakan, penggunaan atau intervensi “*penal*” seyogianya tidak terlalu diobral. Kebijakan penggunaannya harus sehemat mungkin, lebih berhati-hati, cermat, bersifat selektif dan *limitatif*. Oleh karena itu sering dinyatakan bahwa sanksi/hukum pidana mempunyai fungsi “*subsidiar*” (bukan *primair*), yaitu sebagai sarana/upaya pengganti yang terakhir apabila sarana atau upaya-upaya lain sudah tidak memadai.”

Disamping itu beliau juga mengungkapkan bahwa kebijakan penal (*penal policy*) yang demikian itu didasarkan pada pertimbangan atau latar belakang pemikiran bahwa sarana “*penal*” mempunyai keterbatasan dan mengandung beberapa kelemahan (sisi negatif), antara sebagai berikut.<sup>248</sup>

- a. dilihat secara *dogmatis/ideal*, sanksi pidana merupakan jenis sanksi yang paling tajam/keras (oleh karena itu juga sering disebut sebagai “*ultimum remedium*”);
- b. dilihat secara fungsional/pragmatis, operasionalisasi dan aplikasinya memerlukan sarana pendukung yang lebih bervariasi (antara lain: berbagai

---

<sup>246</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, Op.Cit., hlm. 20.

<sup>247</sup>Barda Nawawi Arief, Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan Dan Pengembangan Hukum Pidana, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 139.

<sup>248</sup>Ibid, hlm. 139-140.

- undang-undang organik, lembaga/aparat pelaksana) dan lebih menuntut “biaya tinggi”
- c. sanksi hukum pidana merupakan “remedium” yang mengandung sifat kontrakditif/paradoksal dan mengandung unsur atau efek sampingan yang negatif;
  - d. penggunaan hukum pidana dalam menanggulangi kejahatan hanya merupakan “*kurieren am sympton*” (menanggulangi/menyembuhkan gejala); jadi hukum/sanksi pidana hanya merupakan “pengobatan *simptomatik*” dan bukan “pengobatan *kausatif*” karena sebab-sebab kejahatan yang demikian kompleks berada di luar jangkauan hukum pidana;
  - e. hukum/sanksi pidana hanya merupakan bagian kecil (subsistem) dari sarana kontrol sosial yang tidak mungkin mengatasi masalah kejahatan sebagai masalah kemanusiaan dan kemasyarakatan yang sangat kompleks (sebagai masalah sosio-psikologis, sosio politik, sosio ekonomi, sosio kultural dan sebagainya);
  - f. sistem pidana bersifat fragmentair dan individual/personal, tidak bersifat struktural atau fungsional;
  - g. efektivitas pidana masih bergantung pada banyak faktor dan oleh karena itu masih sering dipermasalahkan.

Bertitik tolak dari pendapat Muladi,<sup>249</sup> bahwa kompleksitas masalah yang berkaitan dengan pelaku, korban dan kejahatan korporasi tersebut tidak boleh menyurutkan langkah atau kebijakan kriminal dalam rangka menanggulangi kejahatan korporasi yang dampaknya sangat luas. Hal ini dapat dilihat dari *Guiding Principles for Crime Prevention and Criminal Justice in the Context of Development and a new international Economic Order*, yang diadopsi oleh Kongres PBB tentang Pencegahan Kejahatan dan Pembinaan para pelaku ke VII di Milan (1985), yang antara lain menegaskan sebagai berikut:

“9. *Due consideration should be given by Member States to making criminally responsible not only those persons who have acted on behalf of an institution, corporation or enterprise, or who are in a policy-making or executive capacity,*

---

<sup>249</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, Op.Cit., hlm. 14-15.

*but also the institution, corporation or enterprise itself, by devising appropriate measures that would prevent or sanction the furtherance of criminal activities”.*

Lebih lanjut beliau, mengemukakan bahwa persoalan kejahatan korporasi tidak sekedar merupakan masalah hukum (pidana, perdata, administrasi), tetapi juga masalah etika berbangsa dan bernegara dan hubungan antar bangsa. Secara ideal di dalam masyarakat modern kegiatan bisnis yang diharapkan oleh masyarakat seharusnya memenuhi harapan-harapan sebagai berikut :<sup>250</sup>

- *A better place for investment;*
- *A better place to work;*
- *A better supporter of ethical ideals;*
- *A better company to buy from;*
- *A better company to sell to;*
- *A better Taxpayer and supporter of government;*
- *A better Neighbour in the community;*
- *A better Contributor to social goals, public interest, and human progress.*

Dengan melihat uraian tersebut diatas, maka selanjutnya dapat kita simak asas-asas hukum pengangkutan yang merupakan landasan filosofis yang diklasifikasikan menjadi dua yaitu :<sup>251</sup>

1. yang bersifat publik yaitu: asas-asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan dan pihak pemerintah (penguasa).
2. yang bersifat perdata yaitu: asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

---

<sup>250</sup>Ibid, hlm. 15-16.

<sup>251</sup>Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, Op.Cit., hlm. 16-17.

Sehubungan dengan asas yang bersifat publik, maka hal ini bertitik tolak dari Pasal 1 KUH Pidana bahwa :<sup>252</sup>

- (1) **Ayat 1** : suatu perbuatan dapat dipidana kalau termasuk ketentuan pidana menurut undang-undang. Oleh karena itu pemidanaan berdasarkan hukum tidak tertulis tidak dimungkinkan; ketentuan pidana itu harus lebih dahulu ada daripada perbuatan itu; dengan perkataan lain, ketentuan pidana itu harus sudah berlaku ketika perbuatan itu dilakukan. Oleh karena itu ketentuan tersebut tidak berlaku surut, baik mengenai ketetapan dapat dipidana maupun sanksinya.
- (2) **Ayat 2** : membuat pengecualian atas ketentuan tidak berlaku surut untuk kepentingan terdakwa.

Berlakunya asas legalitas tersebut diatas memberikan sifat perlindungan kepada undang-undang pidana.<sup>253</sup> undang-undang pidana melindungi rakyat terhadap pelaksanaan kekuasaan yang tanpa batas dari pemerintah. Ini dinamakan fungsi melindungi dari undang-undang pidana. Disamping fungsi melindungi, undang-undang pidana juga mempunyai fungsi instrumental :<sup>254</sup> di dalam batas-batas yang ditentukan oleh undang-undang, pelaksanaan kekuasaan oleh pemerintah tegas-tegas diperbolehkan. Asas legalitas ada hubungannya dengan fungsi instrumental dari undang-undang pidana tersebut. Ini akan ternyata dalam paragraf berikut, yaitu dalam arti keharusan untuk menuntut, suatu faham yang diikuti oleh beberapa negara lain tetapi tidak oleh Belanda. Sehubungan dengan fungsi itu, **Anselm von Feuerbach**

---

<sup>252</sup>D. Schaffmeister, N. Keijzer dan E. PH. Sutorus (Editor J.E. Sahetapy), Hukum Pidana, Liberty, Yogyakarta, 1995, hlm.3-4.

<sup>253</sup>Ibid, hlm. 4.

<sup>254</sup>Ibid, hlm. 4-5.

sarjana hukum pidana Jerman (1775-1833) merumuskan asas legalitas secara rinci dalam bahasa latin :<sup>255</sup>

- (a) *nulla poena sine lege*: tidak ada pidana tanpa ketentuan pidana menurut undang-undang;
- (b) *nulla poena sine crimine*: tidak ada pidana tanpa perbuatan pidana;
- (c) *nullum crimen sine poena legali*: tidak ada perbuatan pidana tanpa pidana menurut undang-undang.

Kemudian rumusan tersebut dirangkum dalam satu kalimat : *nullum crimen, nulla poena sine praevia lege* yaitu tidak ada perbuatan pidana, tidak ada pidana, tanpa ketentuan undang-undang lebih dahulu. Maka aturan dalam Pasal 1 ayat (1) KUHP dinamakan aturan-*nullum-crimen*.<sup>256</sup> Sebagaimana dijelaskan Moeljatno, mengenai dilarang dan diancamnya suatu perbuatan, yaitu mengenai perbuatan pidananya sendiri, mengenai *criminal act*, juga ada dasar yang pokok, yaitu : **Asas Legalitas** (*principle of legality*) atau dikenal dengan nama "*Nullum delictum nulla poena sine praevia lege*" (tidak ada delik, tidak ada pidana tanpa peraturan lebih dahulu), asas yang menentukan bahwa tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana jika tidak ditentukan terlebih dahulu dalam perundang-undangan.<sup>257</sup> Asas legalitas ini dimaksud mengandung tiga pengertian, yaitu :<sup>258</sup>

- (1) Tidak ada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana kalau hal itu terlebih dahulu belum dinyatakan dalam suatu aturan undang-undang.

---

<sup>255</sup>Ibid, hlm. 5.

<sup>256</sup>Ibid, hlm. 5.

<sup>257</sup>Moeljatno, Asas-Asas Hukum Pidana, Cetakan VI, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, h. 23.

<sup>258</sup>Ibid, hlm. 25.

- (2) Untuk menentukan adanya perbuatan pidana tidak boleh digunakan analogi (kiyas).
- (3) Aturan-aturan hukum pidana tidak berlaku surut.

Suatu asas yang menyatakan bahwa suatu perbuatan itu baru dapat dinyatakan sebagai suatu perbuatan pidana bila sebelum perbuatan itu dilakukan sudah terlebih dahulu ditentukan sebagai suatu perbuatan yang dilarang dan diancam pidana oleh suatu undang-undang (pidana). Fungsi hukum pidana, sebagaimana hukum yang berlaku di suatu negara yakni sebagai salah satu sarana (hukum) untuk menciptakan dan menjaga ketertiban di dalam masyarakat dengan menegakkan suatu kepastian hukum.

Kekhususan hukum pidana dibandingkan dengan hukum yang lain adalah adanya sanksi pidana yang dapat berupa pidana kurungan, penjara, denda sampai pidana seumur hidup atau mati. Sanksi pidana ini tidak ada pada hukum lain, oleh karena sifatnya sanksinya yang berat ini maka hukum pidana itu dipergunakan bila upaya hukum yang lain di dalam rangka menciptakan ketertiban hukum sudah “tidak mempan lagi”. Hukum pidana sebagai hukum publik sebagaimana dijelaskan

**Hermien Hadiati Koeswadji** sebagai berikut :<sup>259</sup>

“Bahwa menurut sifatnya hukum pidana adalah hukum publik. Mengapa? Karena hukum pidana mengatur hubungan hukum antara orang perorangan (individu) dengan negara dan masyarakat. Disamping itu hukum pidana dilaksanakan semata-mata untuk melindungi kepentingan umum. Salah satu contoh bahwa hukum pidana adalah hukum publik ialah apa yang tercantum dalam Pasal 344 KUHP. Yaitu walaupun perbuatan (untuk mengakhiri hidup, membunuh) itu

---

<sup>259</sup>Hermien Hadiati Koeswadji, Hukum Pidana Lingkungan, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993, hlm. 131.

dilakukan atas permintaan dan persetujuan dari orang yang bersangkutan (yang dibunuh, korban) pelakunya tetap harus dihukum, karena tujuannya adalah untuk melindungi kepentingan atau ketertiban umum. Matinya seseorang yang karena alasan wajar, alami, bukan merupakan ruang lingkup hukum pidana. Tetapi jika matinya orang itu karena perbuatan orang (lain) menjadi kewenangan hukum pidana. Kepentingan umum oleh hukum pidana selalu harus diutamakan daripada kepentingan pribadi, perorangan (individu).”

Dalam kaitannya dengan tindak pidana transportasi yang akan datang, dalam hal kasus-kasus kecelakaan kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang mengakibatkan matinya seseorang (konsumen jasa angkutan) karena perbuatan perorangan (masinis, sopir, pilot dan nahkoda) dan badan hukum atau korporasi (perusahaan jasa angkutan kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut). Agar dalam penuntutannya terhadap orang perorangan dan badan hukum atau korporasi yang menyebabkan matinya orang lain (konsumen jasa angkutan) itu tidak dilakukan oleh orang perorangan atau keluarga yang dirugikan, tetapi oleh Jaksa (Penuntut Umum) sebagai wakil aparat negara. Dimana tujuan dari penuntutan itu penting, yaitu untuk melindungi kepentingan umum.

Sebagaimana dijelaskan **Oemar Seno Adji**,<sup>260</sup> “maka perubahan ataupun pembaharuan dalam perundang-undangan di dunia adalah sesuai dengan petunjuk-petunjuk yang diberikan untuk mengadakan kriminalisasi perbuatan, digandengkan pula dengan permasalahan dekriminalisasi ataupun dipenalisasi.” Dalam hal ini

---

<sup>260</sup>Oemar Seno Adji, Herziening, Ganti Rugi, Suap, Perkembangan Delik, Erlangga, Cetakan Kedua, Jakarta, 1984, hlm. 266.

**Barda Nawawi Arief**, mengemukakan dua masalah sentral dalam kebijakan kriminal dengan menggunakan sarana penal (hukum pidana) ialah masalah penentuan.<sup>261</sup>

- 1) perbuatan apa yang seharusnya dijadikan tindak pidana, dan
- 2) Sanksi apa yang sebaiknya digunakan atau dikenakan kepada si pelanggar.

Bertolak dari masalah yang pertama diatas, menurut **Sudarto** disebut sebagai masalah kriminalisasi yang harus memperhatikan hal-hal yang pada intinya sebagai berikut :<sup>262</sup>

- a. Penggunaan hukum pidana harus memperhatikan tujuan pembangunan nasional, yaitu mewujudkan masyarakat adil makmur yang merata materil dan spiritual berdasarkan Pancasila; sehubungan dengan ini maka (penggunaan) hukum pidana bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dan mengadakan pengurangan terhadap tindakan penanggulangan itu sendiri, demi kesejahteraan dan pengayoman masyarakat.
- b. Perbuatan yang diusahakan untuk dicegah atau ditanggulangi dengan hukum pidana harus merupakan "perbuatan yang mendatangkan kerugian (*material dan spiritual*) atas warga masyarakat;
- c. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhitungkan prinsip "biaya dan hasil" (*cost benefit principle*);
- d. Penggunaan hukum pidana harus pula memperhatikan kapasitas atau kemampuan daya kerja dari badan-badan penegak hukum, yaitu jangan sampai ada kelampauan beban tugas (*overbelasting*).

Dalam Simposium Pembaharuan Hukum Pidana Nasional pada bulan Agustus 1980 di Semarang, terlihat pula salah satu laporannya mengenai pendekatan yang berorientasi pada kebijakan sosial yang dinyatakan sebagai berikut:<sup>263</sup>

"Masalah kriminalisasi dan dekriminalisasi atas suatu perbuatan haruslah sesuai dengan politik kriminal yang dianut oleh bangsa Indonesia, yaitu sejauh mana perbuatan tersebut bertentangan atau tidak bertentangan dengan nilai-nilai

---

<sup>261</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara, Op.Cit., hlm. 35.

<sup>262</sup>Ibid, hlm. 35-36, lihat juga Sudarto, Hukum dan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 44-48.

<sup>263</sup>Ibid, hlm. 36.

fundamental yang berlaku dalam masyarakat dan oleh masyarakat dianggap patut atau tidak patut dihukum dalam rangka menyelenggarakan kesejahteraan masyarakat”.

Secara khusus mengenai kriteria kriminalisasi dan dekriminalisasi, laporan simposium itu sebagaimana dikutip **Barda Nawawi Arief** menyatakan sebagai berikut.<sup>264</sup>

“Untuk menetapkan suatu perbuatan itu sebagai tindakan kriminal, perlu memperhatikan kriteria umum sebagai berikut:

1. Apakah perbuatan itu tidak disukai atau dibenci oleh masyarakat karena merugikan, atau dapat merugikan, mendatangkan korban atau dapat mendatangkan korban.
2. Apakah biaya mengkriminalisasi seimbang dengan hasilnya yang akan dicapai, artinya cost pembuatan undang-undang, pengawasan dan penegakan hukum, serta beban yang dipikul oleh korban, pelaku dan pelaku kejahatan itu sendiri harus seimbang dengan situasi tertib hukum yang akan dicapai.
3. Apakah akan makin menambah beban aparat penegak hukum yang tidak seimbang atau nyata-nyata tidak dapat diemban oleh kemampuan yang dimilikinya.
4. Apakah perbuatan-perbuatan itu menghambat atau menghalangi cita-cita bangsa Indonesia, sehingga merupakan bahaya bagi keseluruhan masyarakat.

Disamping kriteria umum diatas, Simposium memandang perlu pula untuk memperhatikan sikap dan pandangan masyarakat mengenai patut tercelanya suatu perbuatan tertentu, dengan melakukan penelitian khususnya yang berhubungan dengan kemajuan teknologi dan perubahan sosial. Menurut **Bassiouni**, keputusan untuk melakukan kriminalisasi dan dekriminalisasi harus didasarkan pada faktor-faktor kebijakan tertentu yang mempertimbangkan bermacam faktor, antara lain.<sup>265</sup>

---

<sup>264</sup>Ibid, hlm. 36-37.

<sup>265</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 161-162.

1. Keseimbangan sarana-sarana yang digunakan dalam hubungannya dengan hasil yang dicari atau yang ingin dicapai; (*the proportionality of the means used in relationship to the outcome obtained*).
2. Analisa biaya terhadap hasil-hasil yang diperoleh dalam hubungannya dengan tujuan-tujuan yang dicari; (*the cost analysis of the outcome in relationship to the objectives sought*).
3. Penilaian atau penaksiran tujuan-tujuan yang dicari itu dalam kaitannya dengan prioritas-prioritas lainnya dalam pengalokasian sumber-sumber tenaga manusia; (*the appraisal of the objectives sought in relationship to other priorities in the allocation of resources of human power*).
4. Pengaruh sosial dari kriminalisasi dan dekriminalisasi yang berkenaan dengan (dipandang dari segi) pengaruh-pengaruhnya yang sekunder; (*the social impact of criminalization and decriminalization in terms of its secondary effects*).

Karl O. Christiansen menyatakan : “*The characteristic of a rational criminal policy is nothing more than the application of rational methods*”, yaitu karakteristik dari suatu politik kriminal yang rasional tidak lain daripada penerapan metode-metode yang rasional.<sup>266</sup> Menurut G.P. Hoefnagels suatu politik kriminal harus rasional, kalau tidak demikian tidak sesuai dengan definisinya sebagai “*a rational total of the responses to crime*”.<sup>267</sup>

Menurut Barda Nawawi Arief<sup>268</sup> bahwa pendekatan rasional merupakan suatu pendekatan yang seharusnya melekat pada setiap langkah kebijakan. Hal ini merupakan konsekuensi logis karena menurut Sudarto, “bahwa dalam melaksanakan politik (kebijakan) orang mengadakan penilaian dan melakukan pemilihan dari sekian banyak alternatif yang dihadapi”. Dengan demikian ini berarti bahwa “politik

---

<sup>266</sup>Ibid, hlm. 163.

<sup>267</sup>Ibid, hlm. 163.

<sup>268</sup>Ibid, hlm. 164.

kriminal dengan menggunakan kebijakan hukum pidana harus merupakan suatu usaha atau langkah-langkah yang dibuat dengan sengaja dan sadar.”

Selanjutnya beliau menyimpulkan “bahwa dalam memilih dan menetapkan hukum pidana sebagai sarana untuk menanggulangi kejahatan harus benar-benar telah memperhitungkan semua faktor yang dapat mendukung berfungsinya atau bekerjanya hukum pidana itu dalam kenyataannya. Jadi diperlukan pula pendekatan yang fungsional; dan inipun merupakan pendekatan yang melekat (*inheren*) pada setiap kebijakan yang rasional.”<sup>269</sup>

Bahwa menurut Seminar Kriminologi ketiga tahun 1976, hukum pidana hendaknya dipertahankan sebagai salah satu sarana untuk “*social defence*”. Dimana pemilihan pada konsepsi perlindungan masyarakat membawa konsekuensi pada pendekatan yang rasional, seperti dikemukakan oleh J. Andenaes sebagai berikut :<sup>270</sup>

***“If one bases the penal law on the concept of social defence, the task will then be to develop it as rationally as possible. The maximum results must be achieved with the minimum of expense to society and the minimum of suffering for the individual. In this task, one must build upon the results of scientific research into the causes of crime and the effectiveness of the various forms of sanction.”***  
(Apabila orang mendasarkan hukum pidana pada konsepsi perlindungan masyarakat (*social defence*), maka tugas selanjutnya adalah mengembangkannya serasional mungkin. Hasil-hasil maksimum harus dicapai dengan biaya yang minimum bagi masyarakat dan minimum penderitaan bagi individu. Dalam tugas demikian, orang harus mengandalkan pada hasil-hasil penelitian ilmiah mengenai sebab-sebab kejahatan dan efektivitas dari bermacam-macam sanksi).

Dari apa yang dikemukakan J. Andenaes diatas jelas bahwa pendekatan kebijakan hukum pidana yang rasional berkaitan erat dengan pendekatan ekonomis

---

<sup>269</sup>Ibid, hlm. 164.

<sup>270</sup>Ibid, hlm. 164-165.

dalam penggunaan sanksi pidana. Sebagaimana dikemukakan **Barda Nawawi Arief**,<sup>271</sup> bahwa pendekatan ekonomis tidak hanya dimaksudkan untuk mempertimbangkan antara biaya atau beban yang ditanggung masyarakat (dengan dibuat dan digunakannya hukum pidana) dengan hasil yang ingin dicapai, tetapi juga dalam arti mempertimbangkan efektivitas dari sanksi pidana itu sendiri.

Sehubungan dengan hal tersebut, **Ted Honderich** berpendapat bahwa suatu pidana dapat disebut sebagai alat pencegah yang ekonomis (*economical deterrents*) apabila dipenuhi syarat-syarat sebagai berikut.<sup>272</sup>

1. Pidana itu sungguh-sungguh mencegah;
2. Pidana itu tidak menyebabkan timbulnya keadaan yang lebih berbahaya atau merugikan daripada yang akan terjadi apabila pidana itu tidak dikenakan;
3. Tidak ada pidana lain yang dapat mencegah secara efektif dengan bahaya atau kerugian yang lebih kecil.

Dalam hal ini, segi lain yang perlu dikemukakan dari pendekatan kebijakan ialah yang berkaitan dengan nilai-nilai yang ingin dicapai atau dilindungi oleh hukum pidana. Sebagaimana dijelaskan **Bassiouni**, bahwa tujuan-tujuan yang ingin dicapai oleh pidana pada umumnya terwujud dalam kepentingan-kepentingan sosial yang mengandung nilai-nilai tertentu yang perlu dilindungi<sup>273</sup>. Berkaitan dengan hal tersebut, **Bassiouni** menyatakan tentang “kepentingan-kepentingan sosial” sebagai berikut.<sup>274</sup>

1. Pemeliharaan tertib masyarakat;

---

<sup>271</sup>Ibid, hlm. 165.

<sup>272</sup>Ibid, hlm. 165.

<sup>273</sup>Ibid, hlm. 165-166.

<sup>274</sup>Ibid, hlm. 166.

2. Perlindungan warga masyarakat dari kejahatan, kerugian atau bahaya-bahaya yang tak dapat dibenarkan, yang dilakukan orang lain;
3. memasyarakatkan kembali (resosialisasi) para pelanggar hukum;
4. Memelihara atau memepertahankan integritas pandangan-pandangan dasar tertentu mengenai keadilan sosial, martabat kemanusiaan dan keadilan individu.

Dengan menyimak uraian diatas, menurut **Barda Nawawi Arief**,<sup>275</sup> bahwa: sanksi pidana harus disepadankan dengan kebutuhan untuk melindungi dan mempertahankan kepentingan-kepentingan masyarakat. Pidana hanya dibenarkan apabila ada suatu kebutuhan yang berguna bagi masyarakat dan suatu pidana yang tidak diperlukan, tidak dapat dibenarkan dan berbahaya bagi masyarakat. Selain itu batas-batas sanksi pidana ditetapkan pula berdasar kepentingan-kepentingan ini dan nilai-nilai yang mewujudkannya.

Berdasar pandangan yang demikian, maka menurut **Bassiouni**,<sup>276</sup> disiplin hukum pidana bukan hanya pragmatis pada nilai (*not only pragmatic but also value-based and value-oriented*). Bahwa dalam melakukan kebijakan hukum pidana diperlukan pendekatan yang berorientasi pada kebijakan (*policy oriented approach*) yang lebih bersifat pragmatis dan juga pendekatan yang berorientasi pada nilai (*value-judgement approach*). Menurut **Barda Nawawi Arief** antara pendekatan kebijakan dan pendekatan yang berorientasi pada nilai jangan terlalu dilihat sebagai suatu *dichotomy*, karena dalam pendekatan-kebijakan sudah seharusnya juga

---

<sup>275</sup>Ibid, hlm. 166.

<sup>276</sup>Ibid, hlm. 166-167.

dipertimbangkan faktor-faktor lain. Dalam hal ini Roeslan Saleh menyatakan sebagai berikut.<sup>277</sup>

“Keharusan rasionalitas itu bukanlah berarti bahwa pertimbangan-pertimbangan etis dalam hukum pidana dapat ditinggalkan saja. Juga syarat rasional adalah suatu syarat moral (Wilkins, Morris dan Howard). Jadi rasionalitas jangan sampai dikaburkan oleh pertimbangan-pertimbangan yang bersifat etis. Batas-batas yang bersifat etis itu haruslah sebaik-baiknya dan seteliti-setelitinya dirumuskan. Di dalam batas-batas dari apa yang secara etis dapat diterima haruslah diambil keputusan-keputusan yang rasional itu.”

Kebijakan kriminal tidak dapat dilepaskan sama sekali dari masalah nilai karena seperti dikatakan oleh Christiansen, *the conception of problem "crime and punishment" is an essential part of the culture philosophy behind a given country*. Terlebih bagi Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan garis kebijakan pembangunan nasionalnya bertujuan membentuk “Manusia Indonesia Seutuhnya”.<sup>278</sup>

Sebagaimana dijelaskan Barda Nawawi Arief<sup>279</sup> bahwa apabila pidana akan digunakan sebagai sarana untuk mencapai tujuan tersebut, maka pendekatan humanistik harus pula diperhatikan. Hal ini penting tidak hanya karena kejahatan itu pada hakekatnya pidana itu sendiri mengandung unsur penderitaan yang dapat menyerang kepentingan atau nilai yang paling berharga bagi kehidupan manusia. Lebih lanjut, beliau menyatakan bahwa “pendekatan humanistik dalam penggunaan sanksi pidana, tidak hanya berarti bahwa pidana yang dikenakan kepada sipelanggar harus sesuai dengan nilai-nilai kemanusiaan yang beradab, tetapi juga harus dapat

---

<sup>277</sup> Barda Nawawi Arief, Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara. Op.Cit., hlm. 40-41.

<sup>278</sup> Ibid, hlm. 41.

<sup>279</sup> Ibid, hlm. 41.

membangkitkan kesadaran si pelanggar akan nilai-nilai kemanusiaan dan nilai-nilai pergaulan hidup bermasyarakat.”<sup>280</sup> Dengan demikian, melalui kriminalisasi<sup>281</sup> perbuatan<sup>282</sup> disini maksudnya adalah suatu proses yang menjadikan suatu perbuatan yang tadinya bukan merupakan tindak pidana karena belum diatur di dalam undang-undang hukum pidana, kemudian karena perbuatan tersebut dapat mengakibatkan kerugian bagi masyarakat bahkan dapat kepada umum dan juga para penegak hukum perbuatan-perbuatan apa yang dilarang dan siapa yang dapat dipidana. Kedua, menetapkan dan mengumumkan reaksi apa yang akan diterima oleh orang yang melakukan perbuatan yang dilarang itu.

Berdasarkan uraian pendapat diatas, sangat tepat kalau kasus-kasus kecelakaan terhadap perusahaan angkutan transportasi meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang mengakibatkan hilangnya nyawa atau matinya seseorang dan harta benda (konsumen jasa angkutan) dapat diidentifikasi sebagai

---

<sup>280</sup>Ibid, hlm. 41.

<sup>281</sup>Menurut Sudarto, bahwa dengan kriminalisasi dimaksudkan proses penetapan suatu perbuatan orang sebagai perbuatan yang dapat dipidana. Proses ini diakhiri dengan terbentuknya undang-undang di mana perbuatan itu diancam dengan suatu sanksi yang berupa pidana. Lebih lanjut beliau menyatakan bahwa dalam hal mengadakan kriminalisasi pembentuk undang-undang harus menyadari daya kemampuan dari hukum pidana dalam menanggulangi kejahatan; Sudarto, Hukum Dan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 31-32 dan hlm. 152.

<sup>282</sup>Menurut Roeslan Saleh, Perbuatan adalah suatu pengertian yang bersifat sebelum juridis. Dikatakan oleh Welzel bahwa di dalam hukum, menunjuk suatu syarat sebagai sebab dari suatu kejadian atau menunjuk pembuat dari suatu perbuatan, bukanlah suatu penetapan yang bersifat ontologis, melainkan sesuatu perbuatan yang bersifat normatif, Roeslan Saleh, Beberapa Catatan Sekitar Perbuatan Dan Kesalahan Dalam Hukum Pidana, Aksara Baru, Cetakan kedua, Jakarta, 1985, hlm. 15.

delik<sup>283</sup> “kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan”. Dengan demikian dalam peraturan perundang-undangan Transportasi yang akan datang dapat merumuskan delik tersebut, dalam pembaharuan hukum pidana melalui *penal policy* sebagai upaya penanggulangan terhadap kejahatan. Secara yuridis tindak pidana kejahatan terhadap keselamatan penumpang termasuk tindak pidana administratif atau “*administratif penal law*”, dan disebut juga tindak pidana yang mengganggu kesejahteraan masyarakat atau “*public welfare offences*”. Terpenting dalam rangka memberikan perlindungan terhadap konsumen jasa angkutan melalui hukum pidana adalah bagaimana tiga permasalahan pokok dalam hukum pidana itu dituangkan dalam undang-undang yang sedikit banyak mempunyai fungsi untuk melakukan rekayasa sosial “*social engineering*”, yaitu yang meliputi :<sup>284</sup>

---

<sup>283</sup>Yaitu bahwa pada dasarnya delik (termasuk kejahatan dan pelanggaran) merupakan perbuatan yang dilarang oleh suatu peraturan hukum, larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi barangsiapa yang melanggar larangan tersebut. Bahwa larangan itu ditujukan kepada perbuatannya, yaitu yang merupakan suatu keadaan atau kejadian tertentu (“*fait*”) yang ditimbulkan kelakuan orang. Sedang ancaman pidananya ditujukan kepada orang yang menimbulkan kejadian atau keadaan tertentu tersebut. Antara larangan dengan ancaman pidananya harus ada hubungan yang erat pula. Yang satu tidak dapat dipisahkan dari yang lain, kejadian tidak dapat dilarang jika yang menimbulkan bukan orang (termasuk badan hukum dalam arti “*rechtsperson*”). Sedang orang (dan badan hukum) tidak dapat diancam dengan pidana jika tidak karena kejadian yang ditimbulkan olehnya itu dilarang oleh peraturan. Penggunaan istilah delik nampaknya lebih netral, karena merupakan satu pengertian abstrak yang menunjuk kepada dua keadaan yang konkret, yaitu: (1) adanya kejadian yang tertentu; dan (2) adanya orang yang berbuat yang menimbulkan kejadian tertentu itu; Hermien Hadiati Koeswaji, Hukum Pidana Lingkungan, Op.Cit., hlm. 150. Istilah delik dapat memenuhi keperluan pidanaan badan, badan hukum, organisasi, sesuai dengan perkembangan Hukum Pidana di seluruh dunia. Kemungkinan badan dan badan hukum kelak akan diancam pidana jikalau dianggap mewujudkan delik tertentu yang diatur dalam KUUHP; Andi Zainal Abidin, Asas-Asas Hukum Pidana Bagian Pertama, Alumni, Bandung, 1987, hlm. 246.

<sup>284</sup>Nyoman Serikat Putera Jaya, Pertanggungjawaban Dalam Pencemaran Lingkungan Dari aspek Hukum Pidana, Makalah disampaikan dalam rangka dialog interaktif “Limbah Stead Fast Tanggung Jawab Siapa” yang diselenggarakan oleh FH Universitas Panca Sakti Tegal bekerjasama dengan Aliansi Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Tegal, Ruang MKU UPS Tegal 29, Maret 2001, hlm. 4.

- Perumusan tindak pidana (*criminal act*);
- Pertanggungjawaban pidana (*criminal responsibility*); dan
- Sanksi (*sanction*) baik yang berupa pidana (*punishment*) maupun tindakan tata tertib (*treatment*).

Dalam konotasi politik, tindak pidana terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan dapat disebut "*white collar crime*", karena tindak pidana terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan dapat digolongkan dalam tindak pidana ekonomi atau *economic crime*. Dalam pengertian sosial disebut "*socio economic crime*". Hal yang menjadi utama untuk mendapat perhatian dalam hal terjadi kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan adalah masalah korban dari kecelakaan yang timbul dari angkutan transportasi meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut. Masalah korban yang tidak sedikit jumlahnya dalam tindak pidana terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan merupakan masalah yang sulit untuk ditentukan secara seketika. Dimana, yang menjadi korban dalam tindak pidana terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan adalah :

- a.) Kepentingan negara atau kepentingan masyarakat.
- b.) Manusia perorangan atau kolektif yang menderita kehilangan jiwa (nyawa) maupun kerugian harta benda.
- c.) Perusahaan pesaing yang taat pada peraturan transportasi yang mengharuskan alat angkutan meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang melengkapi alat-alat bantu atau sarana keselamatan penumpang dengan biaya

besar. Contohnya: kereta api dan bus harus dilengkapi sabuk pengaman (*safety belt*), pesawat udara harus dilengkapi masker oksigen dan baju pengaman (pelampung udara), dan kapal laut harus dilengkapi dengan ban (pelampung udara) dan kapal-kapal kecil (sekoci). Masing-masing alat angkutan tersebut, harus mempunyai dan memiliki tabung gas pemadam kebakaran.

d.) Karyawan yang bekerja pada suatu perusahaan angkutan transportasi yang tidak memiliki persyaratan kelaikan alat angkutan dan keselamatan konsumen jasa angkutan.

Sebagaimana uraian tersebut diatas, sesuai dengan pendapat **Barda Nawawi Arief** bahwa pertimbangan kriminalisasi didasarkan pada garis-garis atau pola kebijakan tertentu, yaitu bahwa sanksi pidana digunakan terhadap perbuatan-perbuatan yang :<sup>285</sup>

- 1) Bertentangan dengan kesusilaan, agama dan moral Pancasila;
- 2) Membahayakan kehidupan masyarakat, bangsa dan negara;
- 3) Menghambat tercapainya pembangunan nasional.

Lebih lanjut beliau mengemukakan bahwa dalam praktek perundang-undangan di Indonesia, pertimbangan-pertimbangan yang berorientasi pada kebijakan tampaknya belum dikembangkan sepenuhnya sebagai kebijaksanaan ilmiah, dalam

---

<sup>285</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara, Op.Cit., hlm. 74-75.

arti kebijaksanaan yang kebenarannya ditunjang oleh data empiris misalnya pertimbangan yang berbunyi:<sup>286</sup>

“Menghambat pembangunan nasional; “merugikan atau membahayakan kehidupan masyarakat, bangsa dan negara, lebih bersifat pertimbangan politis dan hipotetis yang kurang didukung oleh data empiris. Dalam risalah pembahasan undang-undang di DPR tidak terungkap seberapa jauh data mengenai hambatan, kerugian atau bahaya yang ditimbulkan oleh suatu tindak pidana terhadap pembangunan nasional atau kehidupan masyarakat, bangsa dan negara itu. Penggunaan data empiris sebagai salah satu metode ilmiah memang tidak mudah dilakukan untuk setiap pengambilan keputusan, terlebih dalam kebijakan sosial-politik.

Dimana ada pendapat bahwa pembuktian ilmiah dalam arti harus ada bukti-bukti empiris tidak selalu diperlukan. Hal ini dikemukakan oleh **Johannes Andenaes** sewaktu membicarakan pengaruh pencegahan umum (*general preventive*) dari pidana yang sering digunakan sebagai pertimbangan utama oleh badan pembuat undang-undang. Menurut **Adenaes** cukup aman atau memadai untuk melakukan evaluasi pengaruh prevensi umum dari pidana berdasar pikiran sehat (*common sense*) yang menyatakan sebagai berikut :<sup>287</sup>

“Dalam masalah-masalah kebijakan sosial dan kebijakan ekonomi kita jarang dapat mendasarkan keputusan-keputusan berdasar sesuatu yang ditunjang atau diakhiri dengan pembuktian ilmiah secara ketat. Pada umumnya kita harus berbuat berdasar penilaian kita yang paling baik. Dalam hal ini, masalah-masalah kebijakan pidana adalah sama dengan masalah-masalah pendidikan, perumahan, politik perdagangan luar negeri, dan sebagainya. Pertumbuhan ilmu pengetahuan sosial (memang) secara berangsur-angsur memberikan landasan faktual yang lebih baik untuk keputusan-keputusan di bidang politik sosial, tetapi menuju ke arah itu merupakan suatu jalan yang panjang di samping itu, penelitian senantiasa ketinggalan di belakang perubahan-perubahan kondisi-kondisi sosial yang cepat.

---

<sup>286</sup>Ibid, hlm. 75.

<sup>287</sup>Ibid, hlm. 75-76

Sejalan dengan pendapat diatas, kiranya dapat dimaklumi pertimbangan-pertimbangan yang dikemukakan dalam praktek perundang-undangan di Indonesia selama ini, yang kurang didukung data empiris. Sudah barang tentu sepanjang hal itu menurut istilah **Andenaes**, didasarkan pada "dasar penilaian kita yang paling baik" (*the basis of our best judgment*).<sup>288</sup> Salah satu kriteria kriminalisasi yang dikemukakan oleh Simposium Pembaharuan Hukum Pidana Nasional tahun 1980 di Semarang ialah bahwa apakah perbuatan itu "tidak disukai oleh masyarakat karena merugikan atau dapat merugikan, mendatangkan korban atau dapat mendatangkan korban". Istilah "dapat" jelas menunjukkan pertimbangan yang lebih bersifat hipotetis daripada pertimbangan empiris.<sup>289</sup> (huruf tebal penulis)

Sehubungan dengan tindakan-tindakan korporasi yang merugikan masyarakat luas, agaknya korporasi memiliki *privelege* dalam menentang *stigmasi* dengan melengkapi sumber-sumber untuk memperjuangkan atau melawan pernyataan-pernyataan yang menganggap perbuatannya salah, serta untuk menentang dikenakan sanksi-sanksi atas tindakan-tindakannya. Secara umum kekuasaan korporasi dipakai untuk mencapai tiga tujuan yang saling berkaitan, antara lain :<sup>290</sup>

1. Dipakai untuk menahan atau menjaga agar tindakan korporasi yang ilegal berada di luar peradilan pidana. Dalam hubungan ini korporasi akan berusaha agar tindakan-tindakan yang ilegal tidak diperiksa atau diselesaikan lewat pengadilan pidana, akan tetapi diselesaikan lewat badan administratif. Sebab mempengaruhi atau campur tangan terhadap badan administratif relatif lebih muda dilakukan untuk disesuaikan dengan kepentingannya daripada terhadap badan peradilan pidana.

---

<sup>288</sup>Ibid, hlm. 76.

<sup>289</sup>Ibid, hlm. 76-77.

<sup>290</sup>I.S. Susanto, Kejahatan Korporasi, Op.Cit., hlm. 33-34.

2. Keputusan dari bekerjanya badan administratif itupun merupakan subyek dari campur tangan kekuasaan korporasi. Atas tindakan korporasi yang melanggar hukum, maka korporasi akan berusaha agar tindakan atau keputusan badan administratif yang dikenakan kepadanya tidak atau seminimal mungkin merugikan kepentingannya.
3. Kekuasaan korporasi dipakai untuk mencegah tindakan-tindakan tertentu dari korporasi yang merugikan masyarakat dijadikan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang pidana (delik). Barangkali ini merupakan penggunaan kekuasaan korporasi yang sangat penting, sehingga menghasilkan langkanya tindakan-tindakan korporasi yang merugikan masyarakat dijadikan tindak pidana, akibatnya tindakan-tindakan korporasi yang merugikan masyarakat luas menjadi sah atau legal. Walaupun secara moral sulit untuk membedakan antara tindakan-tindakan korporasi yang merugikan masyarakat dengan bentuk tertentu dari kejahatan warungan atau konvensional. Hal ini agaknya sesuai dengan pandangan **Chamblis & Seidman** yang menyatakan bahwa "kejahatan bukan merupakan persoalan moral melainkan masalah yang bersifat politik, karena undang-undang (pidana) seringkali merupakan jalan untuk menangani kepentingan dan kebutuhan sosial dari kelompok yang berkuasa.

Dalam hal ini **Steven Box**, menyatakan beberapa faktor yang menyebabkan korban tidak mau melaporkan kejahatan yang telah dialaminya sebagai berikut.<sup>291</sup>

- 1) Korban telah mengetahui bahwa dirinya menjadi korban, tetapi tidak bersedia melapor karena (a) menganggap polisi tidak efisien atau tidak akan memperdulikan laporannya, (b) menganggap peristiwa tersebut merupakan urusan pribadi karena dirinya akan menyelesaikan langsung di luar pengadilan (*extra yudisiil*), dan dirinya merasa malu dan tidak bersedia menjadi saksi di kepolisian dan pengadilan (misalnya kejahatan kesusilaan dan penipuan);
- 2) Korban tidak mengetahui bahwa dirinya menjadi korban dari suatu perbuatan pidana, misalnya dalam penipuan atau penggelapan yang dilakukan secara halus;
- 3) Korban yang sifatnya abstrak (*abstract victim*). Oleh karena itu sulit untuk menentukan secara khusus dan jelas, misalnya konsumen tertipu;
- 4) Korban menjadi korban kejahatan karena dirinya sendiri terlibat dalam kejahatan. Misalnya korban kejahatan narkoba, abortus;
- 5) Secara resmi tidak terjadi korban karena kewenangan diskresi polisi untuk menentukan peristiwa apa dan mana yang merupakan kejahatan (hal ini menyangkut kebijakan dan penegakan hukum).

---

<sup>291</sup>H. Setiyono, Kejahatan Korporasi Analisis Viktimologis Dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia, Op.Cit., hlm. 66-67.

Sebagaimana dijelaskan **Mardjono Reksodiputro**, sebagai berikut.<sup>292</sup>

“Permasalahan hukum pidana, justru disebabkan oleh karena perbuatan tindak pidana korporasi ini selalu dilakukan secara rahasia, sukar diketahui dan sering kali para korbannya tidak mengetahui kerugian yang dialaminya. Apa yang biasanya terlihat hanyalah “puncak gunung es” saja. Karena hanya sedikit kasus-kasus tindak pidana korporasi yang dapat diungkapkan untuk diajukan ke pengadilan, maka menuntut pertanggungjawaban korporasi akan memberikan efek pencegahan yang lebih besar, ketimbang meminta pertanggungjawaban dari pengurusnya. Tentunya tidak ditutup kemungkinan untuk secara bersama juga menuntut orang yang langsung bertanggungjawab atas perbuatan korporasi tersebut.” (garis bawah penulis)

Hal yang sama juga diungkapkan **Muladi**, bahwa penanganan yang fragmentaris, setengah-setengah dan tidak sistematis terhadap kejahatan korporasi dengan dampak yang sangat luas dapat dinilai sebagai kedunguan atau kekebalan kolektif (*collective ignorance*). Hal ini nampak dari pernyataan **Box** sebagai berikut

.<sup>293</sup>

“...majority of those interviewed were not familiar with the extend of, or damage caused by corporate crime, and amongsthe “:nowledgeable” minority, few were able to define it with any precision. Public awareness of corporate crimes has certainly increased recently, but none the less there is still more misinformation and mystification about this type of crime than conventioal crime.”

Dalam kondisi semacam itu, korban tindak pidana korporasi tidak lagi dapat dikualifikasikan sebagai korban yang tidak ada kaitannya dengan pelaku (*unrelated victims* atau *non participating victims*), tetapi dapat diidentifikasi sebagai korban yang berpartisipasi (*participating victims*) terhadap terjadinya kejahatan korporasi dengan perilaku yang pasif (ingat *collective ignorance*) atau dapat disebut pula sebagai *prectitative victims*, karena perilakunya yang sembrono dan pasif mendorong terjadinya kejahatan korporasi. Dalam kondisi semacam ini sebenarnya terjadi apa yang dinamakan *shared responsibility* antara pelaku dengan korban baik individual maupun kolektif.”

---

<sup>292</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Op.Cit, hlm. 105.

<sup>293</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, Op.Cit., hlm. 16-17.

Pada dasarnya apabila perusahaan angkutan tersebut tidak dapat mempertanggung jawabkan kewajibannya yaitu memberikan suatu pelayanan yang baik bagi konsumen jasa angkutan dalam hal keamanan dan keselamatan, maka dapat dianggap sebagai pelaku tindak pidana yang menimbulkan kerugian besar dan membahayakan masyarakat (*endangering the public*), yaitu membahayakan<sup>294</sup> "keselamatan" konsumen jasa angkutan atau penumpang. Karena kegiatan Transportasi adalah sangat erat hubungannya dengan kegiatan ekonomi (*perekonomian*) dan terlebih berkaitan dengan "dunia bisnis".

Dalam hal ini I.S. Susanto, menyatakan bahwa.<sup>295</sup> "konsumen sebagai kelompok besar karena sifatnya yang tidak terorganisir dan karena adanya berbagai keterbatasan, kedudukannya sangat lemah bila dihadapkan dengan korporasi, sehingga merupakan korban yang sangat empuk bagi kejahatan korporasi, terlebih lagi bila tidak ada atau kurangnya peraturan perundangan yang melindungi kepentingan konsumen". Lebih lanjut beliau mengungkapkan sebagai berikut :<sup>296</sup>

"Asumsi bahwa dalam ekonomi pasar bebas berlangsung seleksi alamiah, artinya yang berkualitas lebih diminati dan karenanya akan meningkatkan langganannya, dan sebaliknya perilaku yang tidak baik, tidak bertanggungjawab dan ilegal akan menurunkan jumlah langganan-langganan. Namun kenyatannya seringkali jauh

---

<sup>294</sup>Yaitu dengan cara mengkaitkan unsur "ancaman bahaya yang diduga dapat timbul terhadap obyek hukum yang penting (yang dalam delik-delik komunal, ancaman demikian biasanya terobyektivasi) dengan unsur kesalahan. Hal ini dirumuskan dalam kalimat; bilamana pihak yang bersalah (*de schulddige*) mengetahui atau memiliki alasan yang cukup kuat untuk menduga bahwa perbuatannya tersebut dapat menimbulkan ancaman bahaya terhadap keselamatan umum atau nyawa orang lain"(keselamatan oleh penulis); M.G. Faure, J.C. Oudijk dan D. Schaffmeister (Penerjemah; Tristam P, Moeliono), Kekhawatiran Masa Kini Pemikiran Mengenai Hukum Pidana Lingkungan Dalam Teori Dan Praktek, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1994, hlm. 177.

<sup>295</sup>I.S. Susanto, Kejahatan Korporasi, Op.Cit., hlm. 40.

<sup>296</sup>Ibid, hlm. 40-41.

dari asumsi tersebut karena dipengaruhi oleh berbagai hal antara lain teknik menjual, manajemen, monopoli terselubung dan berbagai intervensi yang tidak sehat. Oleh karena itu "perilaku baik" korporasi yang merupakan perwujudan dari konsep tanggungjawab sosial korporasi merupakan sesuatu yang perlu mendapat perhatian sungguh-sungguh dari masyarakat luas, khususnya konsumen. Sejarah industri masa lampau memperlakukan konsumen sangat buruk. Keadaan demikian mulai berubah khususnya dengan munculnya gerakan-gerakan sosial pada tahun 1960 di Amerika sebagai pengaruh gerakan demokratisasi, anti diskriminasi, wanita yang menuntut persamaan hak yang dalam perkembangannya juga berpengaruh di kalangan akademisi yakni dengan meningkatnya pemikiran-pemikiran kritis telah memunculkan tuntutan-tuntutan tanggungjawab sosial terhadap masalah perlindungan lingkungan, perlindungan terhadap hak-hak buruh, perlindungan terhadap konsumen dan hak-hak sipil. Gerakan tersebut telah mengubah secara drastis perilaku bisnis di Amerika. Berbagai perubahan di lembagakan oleh perusahaan-perusahaan secara sukarela, yang lain di perintahkan oleh negara melalui perundang-undangan, sementara yang lain karena adanya tekanan-tekanan dari kelompok sosial. Misalnya Presiden John F. Kenedy mengumumkan "*bill of rights*" yang baru bagi konsumen, yang menjadi landasan bagi peraturan-peraturan yang berorientasi pada konsumen". Hak-hak tersebut termasuk hak memperoleh produk yang aman (*the right to safety*), hak untuk memperoleh informasi (*the right to be informed*), hak untuk memilih (*the right to choose*), dan hak untuk mendengarkan (*the right to be heard*)". (garis bawah pertebal penulis)

Disamping itu, beliau juga menjelaskan sebagai berikut :<sup>297</sup>

"Di beberapa negara seperti Amerika dan Eropa, gerakan konsumen pada beberapa dasawarsa terakhir ini memainkan peranan penting dalam membuka selubung kerahasiaan (*secrecy*) korporasi dengan mendukung dan mendorong orang-orang yang ada di dalam korporasi dalam menyuarakan perilaku korporasi yang merugikan publik, disamping peranannya dalam menyuarakan keluhan-keluhan konsumen. Meski secara statistik, khususnya di negara-negara yang memiliki dinas pelayanan konsumen, jumlah keluhan konsumen tidak begitu besar. Namun perlu dicatat bahwa sebagian besar konsumen tidak mau bersusah payah untuk menulis keluhannya walaupun mengetahui menjadi korban kecurangan, sementara yang lain karena tidak menyadari atau sama sekali tidak mengetahui telah menjadi korban".

---

<sup>297</sup>Ibid, hlm. 41.

Sebagaimana dijelaskan Muladi mengenai karakteristik "*White Collar Crime (WCC)*" pada umumnya dan kejahatan korporasi pada khususnya, sebagai berikut:<sup>298</sup>

"(1) *Low Visibility*; (2) *Complexity*; (3) *Diffusion of responsibility*; (4) *The diffusion of victimization*; (5) *Difficult of detect and to prosecute*; (6) *Lenient sanction*; (7) *Ambiguous laws*; (8) *Ambiguous criminal status*. Khusus tersebut dalam butir (4) sangat menarik, karena hal ini menunjukkan perbedaannya dengan korban kejahatan konvensional yang dengan mudah diidentifikasi. Pada kejahatan korporasi seringkali bersifat abstrak seperti pemerintah, perusahaan lain atau konsumen yang jumlahnya banyak sedangkan secara individual kerugiannya sangat sedikit. Dalam hal ini Clinard dan Yeager menyatakan : *Victims of corporate crime,...are often unaware that they have been taken. Examples are shareholders who receive a falsified balance sheet, consumer who have paid on inflated price for a product as a result of antitrust collusion, or consumers who have accepted with confidence the misleading advertising claims made for a product without knowledge of its financial or health effects on them*". Kompleksitas masalah yang berkaitan dengan pelaku, korban dan kejahatan korporasi tersebut tidak boleh menyurutkan langkah atau kebijakan kriminal dalam rangka menanggulangi kejahatan korporasi yang dampaknya sangat luas."

Sehubungan dengan hal tersebut, dalam kasus-kasus kecelakaan Kereta Api, Bus, Kapal Laut, Pesawat Terbang, justru pihak konsumen jasa angkutan tidak mengetahui dan tidak menyadari bahwa ia sebagai korban (*victim*) yang dirugikan. Padahal perusahaan angkutan tersebut, apabila tidak mengangkut sampai tujuan dengan keadaan selamat (terjadi peristiwa kecelakaan) maka jelas dapat merugikan konsumen jasa angkutan dan sudah pasti dapat dimintai pertanggungjawaban.

Karena dalam kenyataan kasus-kasus yang terjadi selama ini selalu masinis, sopir, nahkoda, dan pilot yang menjadi tersangka sebagai penyebab kecelakaan. Padahal perusahaan dari masing-masing angkutan tersebut, dapat dimintai

---

<sup>298</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, Op.Cit., hlm. 13-14.

pertanggungjawaban atas terjadinya peristiwa kecelakaan, karena kemungkinan kecelakaan dapat terjadi disebabkan alat angkutan tersebut tidak laik jalan atau tidak memenuhi standarisasi keselamatan penumpang. Sebagaimana di nyatakan, E. Suherman sebagai berikut :<sup>299</sup> bahwa “dilihat dari aspek perlindungan hukum bagi konsumen jasa angkutan keadaan demikian dalam praktek merugikan bagi konsumen, karena pada tiap kecelakaan alat angkutan darat tidak pernah terdengar dipermasalahkan tanggungjawab “pengusaha angkutan umum”.

Seperti diketahui bahwa angkutan transportasi meliputi: Kereta Api, Bus, Kapal Laut dan Pesawat Terbang di Indonesia tidak lagi milik pemerintah (BUMN) tetapi pihak swasta juga diberi kesempatan mengelola dan memiliki usaha di bidang transportasi tersebut, mengingat segi operasional dan perawatannya butuh modal yang sangat besar. Dengan melihat biaya suku cadang alat transportasi tersebut cukup tinggi, maka tentu saja perusahaan-perusahaan yang mengelola di bidang transportasi tersebut berskala besar. Sebagaimana diungkapkan E. Suherman sebagai berikut :<sup>300</sup>

“Kedudukan ekonomis perusahaan penerbangan, perkapalan, jawatan kereta api, pengusaha angkutan kendaraan umum seperti bis dan ferry, pada umumnya jauh lebih kuat apabila dibandingkan dengan kedudukan penumpang, sehingga lebih mampu menghadapi risiko usaha yang dilakukannya. (Dengan suatu istilah yang populer pihak pengangkut adalah pihak yang mempunyai “*deep pocket*” dibandingkan dengan penumpang). Sebaliknya pengangkut yang mempergunakan alat angkut sederhana seperti becak, ojek, perahu dayung, dokar dan sebagainya kedudukan ekonomisnya pada umumnya tidak terlalu kuat, sehingga tidak akan mampu memikul risiko tanggung jawab berdasarkan prinsip tanggung jawab mutlak.”

---

<sup>299</sup>E. Suherman, Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995), Mandar Maju, Bandung, 2000, hlm. 163.

<sup>300</sup>Ibid, hlm. 169-170.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka **Mardjono Reksodiputro** berpendapat sebagai berikut.<sup>301</sup>

“Permasalahan hukum pidana yang timbul sehubungan dengan pertanggungjawaban dan kesalahan, justru ditimbulkan oleh perusahaan-perusahaan berskala kegiatan besar. Dalam kegiatan pembangunan perekonomian kita selama dua dasawarsa yang lalu, yang telah menumbuhkan berbagai perusahaan besar, maka hukum, termasuk hukum pidana, dituntut untuk turut berkembang agar dapat mengantisipasi penyalahgunaan kemajuan yang telah dicapai itu, yang berakibat merugikan masyarakat dan negara.”

Sebagaimana dikemukakan diatas, tujuan umum dari politik kriminal adalah “perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat”. Hal ini bertolak dari konsepsi Seminar Kriminologi ketiga tahun 1976 dalam kesimpulannya menyatakan:<sup>302</sup> “Hukum pidana hendaknya dipertahankan sebagai salah satu sarana *social defence* dalam arti melindungi masyarakat terhadap kejahatan dengan memperbaiki atau memulihkan kembali (*rehabilitatie*) si pembuat tanpa mengurangi keseimbangan kepentingan perorangan (pembuat) dan masyarakat.”

Demikian pula dalam Simposium Pembaharuan Hukum Pidana Nasional tahun 1980, dalam salah satu laporannya menyatakan:

1. Sesuai dengan politik hukum pidana maka tujuan pemidanaan harus diarahkan kepada perlindungan masyarakat dari kejahatan serta keseimbangan dan keselarasan hidup dalam masyarakat dengan memperhatikan kepentingan-kepentingan masyarakat, negara, korban dan pelaku.
2. Atas dasar tujuan tersebut maka pemidanaan harus mengandung unsur-unsur yang bersifat :
  - Kemanusiaan, dalam arti bahwa pemidanaan tersebut menjunjung tinggi harkat dan martabat seseorang;

<sup>301</sup> Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, Op.Cit, hlm. 105.

<sup>302</sup> Barda Nawawi Arief, Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara, Op.Cit., hlm. 82.

- Edukatif, dalam arti bahwa pemidanaan itu mampu membuat orang sadar sepenuhnya atas perbuatan yang dilakukan dan menyebabkan ia mempunyai sikap jiwa yang positif dan konstruktif bagi usaha penanggulangan kejahatan;
- Keadilan, dalam arti bahwa pemidanaan tersebut dirasakan adil baik oleh terdakwa maupun oleh korban ataupun oleh masyarakat.

Dari kedua kesimpulan tersebut diatas, nampak bahwa tujuan utama yang ingin dicapai pidana dan hukum pidana sebagai salah satu sarana dari politik kriminal adalah “perlindungan masyarakat”. Tujuan perlindungan masyarakat inilah yang menurut **Bassiouni** merupakan batu landasan (*a cornerstone*) dari hukum pidana. Istilah ini merupakan istilah yang sangat umum dan luas, sehingga mengundang banyak pengertian dan penafsiran.<sup>303</sup> Menurut **Manuel Lopez-Rey**, guru besar Hukum Pidana dan Kriminologi Bolivia, dalam ceramahnya pada Kongres PBB keempat tahun 1970 mengemukakan sebagai berikut:<sup>304</sup>

“Bahwa tujuan politik kriminal bukanlah *social defence* yang sangat samar-samar atau kurang tegas dan seringkali mengabaikan batas-batas yang ditetapkan oleh hak-hak asasi manusia. Satu-satunya tujuan politik kriminal yang dapat dibenarkan adalah “menjamin keadilan” (*ensuring justice*).”

Menurut **Marc Ancel** ada dua konsepsi atau interpretasi pokok mengenai *social defence* yang secara fundamental berada satu sama lain sebagai berikut:

1. Interpretasi yang kuno atau tradisional, yang membatasi pengertian perlindungan masyarakat itu dalam arti “penindasan kejahatan” (*repression of crime*). Jadi menurut penafsiran pertama ini, *social defence* diartikan sebagai “perlindungan masyarakat terhadap kejahatan” (*the protection of society against crime*). Oleh karena itu, penindasan kejahatan merupakan *the essential needs of social defence*. Konsepsi pertama ini menurut **Marc Ancel** masih mempunyai banyak pendukung.

---

<sup>303</sup>Ibid, hlm. 82-83.

<sup>304</sup>Ibid, hlm. 83-84.

2. Konsepsi modern, yang menafsirkan perlindungan masyarakat dalam arti pencegahan kejahatan dan pembinaan para pelanggar (*the prevention of crime and the treatment of offender*). Rumusan demikian diterima oleh Perserikatan Bangsa-Bangsa sebagai tujuan pada waktu terbentuknya Seksi Perlindungan Masyarakat (*the social defence of the United Nation*) pada tahun 1948. Pandangan modern ini menampakkan diri sebagai suatu reaksi terhadap sistem pembalasan semata-mata (*exclusively retributive system*). Pandangan modern ini didasarkan pada *premis yang essensial* bahwa karena kejahatan merupakan suatu kenyataan sosial dan suatu perbuatan manusia (*a social fact and a human act*), maka proses memperlakukan kejahatan tidaklah selesai segera setelah perbuatan itu dirumuskan dalam undang-undang dan disesuaikan dengan pidana yang ditetapkan oleh undang-undang; tetapi masih diperlukan pemahaman kejahatan sebagai gejala sosial dan gejala individual (*a social dan individual phenomenon*), diperlukan pencegahan terhadap terjadinya kejahatan itu dan penanggulangannya, dan akhirnya perlu menanyakan diri sendiri apakah sikap kita terhadap si penjahat itu melampaui kualifikasi yang ditetapkan undang-undang.

Sebagaimana uraian **Marc Ancel** tersebut diatas, **Barda Nawawi Arief** berpendapat sebagai berikut :<sup>305</sup>

“Maka pengertian perlindungan masyarakat dalam dua keputusan yang dikutip diatas tampaknya cenderung pada konsepsi kedua (*the new or modern conception of social defence*). Hal ini terutama terlihat pada rumusan Seminar Kriminologi ketiga yang menegaskan pengertian perlindungan masyarakat dalam arti “melindungi masyarakat terhadap kejahatan dengan memperbaiki atau memulihkan kembali (rehabilitasi) si pembuat tanpa mengurangi keseimbangan kepentingan perorangan dan masyarakat”. Pengertian yang dirumuskan dalam Simposium Pembaharuan Hukum Pidana Nasional tahun 1980 diatas, menurut pendapat kami lebih luas lagi. Dikatakan demikian, karena disamping menggunakan perumusan yang luas yaitu “perlindungan masyarakat dari kejahatan serta keseimbangan dan keselaran hidup dalam masyarakat” juga di dalamnya dimasukkan unsur perlunya memperhatikan kepentingan korban. Malah ditonjolkan lagi dalam keputusan itu bahwa pidana yang dijatuhkan dalam rangka perlindungan masyarakat itu, harus menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia bersifat edukatif konstruktif dan dirasakan adil. Penekanan pada sifat pidana yang manusiawi, yaitu harus menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia, juga merupakan hal yang ditonjolkan dalam salah satu kesimpulan Kongres PBB kelima tahun 1975 mengenai *preventif on of crime and The Treatment of Offender*. Penekanan pada harkat dan martabat manusia ini lebih

<sup>305</sup>Ibid, hlm. 84-85.

terlihat lagi dengan diterimanya konggres PBB kelima itu sebuah deklarasi mengenai “perlindungan semua orang terhadap penyiksaan dan tindakan atau pidana lainnya yang kejam, tidak manusiawi dan merendahkan martabat manusiawi”. (*Declaration on the protection of all persons from being subjected to torture and orther cruel, inhuman or degrading treatment of punishment*).

Tujuan pidana dan hukum pidana yang berupa “perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat”, merupakan tujuan umum yang sangat luas. Tujuan umum itu merupakan induk dari keseluruhan pendapat atau teori-teori mengenai tujuan pidana. Dengan perkataan lain, semua pendapat dan teori yang berhubungan dengan tujuan pidana dan pemidanaan sebenarnya hanya merupakan perincian atau pengidentifikasian dari tujuan umum itu. Untuk lebih jelasnya, **Barda Nawawi Arief** mengidentifikasikan dari beberapa aspek atau bentuk-bentuk perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat itu dikemukakan sebagai berikut.<sup>306</sup>

1. Dilihat dari sudut perlunya perlindungan masyarakat terhadap perbuatan anti sosial yang merugikan dan membahayakan masyarakat, maka timbullah pendapat atau teori bahwa tujuan pidana dan hukum pidana adalah penanggulangan kejahatan. Tujuan ini sering digunakan dengan berbagai istilah seperti “**penindasan kejahatan**” (*repression of crime*); “**pengurangan kejahatan**” (*reduction of crime*); “**pencegahan kejahatan**” (*prevention of crime*) ataupun “**pengendalian kejahatan**” (*control of crime*). Kebanyakan para penulis melihat pidana dan hukum pidana dari sudut ini. Demikian pula pembuat konsep rancangan KUHP di Indonesia.
2. Dilihat dari sudut perlunya perlindungan masyarakat terhadap sifat berbahaya orang (si pelaku), maka timbul pendapat yang menyatakan bahwa tujuan pidana adalah untuk memperbaiki si pelaku. Berbagai istilah sering digunakan untuk menyatakan tujuan ini, antara lain: **rehabilitasi**, **reformasi**, **treatment of offenders**, **reduksi**, **readaptasi sosial**, **resosialisasi**, **pemasyarakatan**, **pembebasan**. Memperbaiki si pelaku mengandung makna merubah atau mempengaruhi tingkah lakunya agar kembali patuh pada hukum. Oleh karena itu adapula yang menyatakan bahwa tujuan pidana

---

<sup>306</sup>Ibid, hlm. 85-88.

adalah untuk “mempengaruhi para pelanggar dan orang-orang lain ke arah perbuatan yang sesuai dengan hukum” atau menurut istilah **Hulsman** tujuan utamanya adalah *gedraagsbeinvloeding* (mempengaruhi tingkah laku) karena hakekat dari pidana adalah *tot de orde roepen* (menyerukan untuk tertib). Dengan baiknya kembali si pelaku itu, maka diharapkan orang itu tidak mengulangi lagi perbuatan jahatnya. Dertolak dari hal ini, maka sering pula dikatakan bahwa tujuan pidana adalah untuk mencegah terjadinya pengulangan tindakan pidana (*recidive*).

3. Dilihat dari sudut perlunya perlindungan masyarakat terhadap penyalahgunaan kekuasaan dalam menggunkan sanksi pidana atau reaksi terhadap pelanggar pidana, maka dikatakan bahwa tujuan pidana dan hukum pidana adalah untuk mengatur atau membatasi kesewenangan penguasa maupun warga masyarakat pada umumnya. Sehubungan dengan tujuan ini ada yang menyatakan bahwa tugas yuridis dari hukum pidana adalah *policing the police*; dan untuk mencegah kesewenangan warga masyarakat pada umumnya dalam melakukan reaksi terhadap si pelanggar sering pula dikatakan bahwa pidana dimaksudkan untuk “menyediakan saluran untuk mewujudkan motif-motif balas dendam” atau “untuk menghindari balas dendam”. Tujuan untuk melindungi si pelanggar terhadap pembalasan sewenang-wenang di luar hukum atau pembalasan secara tidak resmi (*unofficial retaliation*) ini, oleh **Nigel Walker** disebut “tujuan Montero” (Montero’s aim). Montero adalah sarjana hukum Spanyol yang pada tahun 1916 mengemukakan hal itu.
4. Aspek lain dari perlindungan masyarakat adalah perlunya mempertahankan keseimbangan atau keselarasan berbagai kepentingan dan nilai yang terganggu oleh adanya kejahatan. Sehubungan dengan ini, maka sering pula dikatakan bahwa tujuan pidana adalah untuk memelihara atau memulihkan keseimbangan masyarakat. Tujuan serupa ini, yang mengandung makna pemidanaan menurut hukum adat, terlihat dalam perumusan Konsep Rancangan buku I KUHP tahun 1971/1972 dan Konsep tahun 1982/1983. Dalam Konsep 1971/1972 dirumuskan dengan kalimat “untuk menghilangkan noda-noda yang diakibatkan oleh tindak pidana”, dan dalam konsep tahun 1982/1983 dirumuskan dengan kalimat “untuk menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat”. Rumusan terakhir ini agaknya berlebihan, karena tujuan pidana berupa “penyelesaian konflik”, “mendatangkan rasa damai” atau “membawa kerukunan”, pada hakekatnya adalah untuk memulihkan keseimbangan.

**Barda Nawawi Arief** berkesimpulan bahwa apabila tujuan pidana dan hukum pidana harus diorientasikan pada tujuan “perlindungan masyarakat untuk

mencapai kesejahteraan sosial”, maka suatu teori yang hanya melihat salah satu aspek dari tujuan umum tersebut sebenarnya terlalu bersifat sepihak. Dilihat dari pendirian yang demikian, maka wajarlah apabila pembuat konsep rancangan KUHP buku I dalam merumuskan keseluruhan aspek dari tujuan umum tersebut. Dalam konsep rancangan tahun 1971/1972 dirumuskan dalam Pasal 2 ayat (1) sebagai berikut :<sup>307</sup>

Maksud tujuan pemidanaan ialah :

1. untuk mencegah dilakukan tindak pidana demi pengayoman negara, masyarakat dan penduduk;
2. untuk membimbing agar terpidana insyaf dan menjadi anggota masyarakat yang berbudi baik dan berguna;
3. untuk menghilangkan noda-noda yang diakibatkan oleh tindak pidana.

Dalam Pasal 3.01.01. (1) Usul rancangan tahun 1982/1983 dirumuskan sebagai berikut: Pemidanaan bertujuan untuk:

1. Mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menagakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat;
2. Mengadakan koreksi terhadap terpidana dan dengan demikian menjadikannya orang yang baik dan berguna, serta mampu untuk hidup bermasyarakat;
3. Menyelesaikan konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana, memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat;
4. Membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Bertolak dari keempat aspek tujuan perlindungan masyarakat seperti tersebut diatas, maka menurut **Barda Nawawi Arief** bahwa tujuan pemidanaan mengandung dua aspek pokok yaitu :<sup>308</sup>

1. Aspek perlindungan masyarakat terhadap tindak pidana, dan
2. Aspek perlindungan terhadap individu atau pelaku tindak pidana.

Aspek pokok yang pertama meliputi tujuan-tujuan:

- a. Mencegah, mengurangi atau mengendalikan tindak pidana;
- b. Memulihkan keseimbangan masyarakat yang perwujudannya sering dikemukakan dalam berbagai ungkapan, antara lain: menyelesaikan konflik, mendatangkan rasa aman, memperbaiki kerugian atau kerusakan yang timbul,

---

<sup>307</sup>Ibid, hlm. 92-93.

<sup>308</sup>Ibid, hlm. 93-94.

menghilangkan noda-noda yang ditimbulkan, memperkuat kembali nilai-nilai hidup dalam masyarakat.

Aspek pokok yang kedua bertujuan: memperbaiki si pelaku yang sering dikemukakan dalam berbagai ungkapan seperti: melakukan rehabilitasi dan memasyarakatkan kembali si pelaku, membebaskan si pelaku, mempengaruhi tingkah laku si pelaku untuk tertib atau patuh pada hukum, melindungi si pelaku dari pengenaan sanksi atau pembalasan yang sewenang-wenang di luar hukum. Aspek pokok yang kedua ini dapat pula disebut aspek individualisasi pidana.

Sehubungan dengan kasus-kasus kecelakaan terhadap perusahaan angkutan transportasi meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang mengakibatkan hilangnya nyawa atau matinya seseorang dan harta benda (konsumen jasa angkutan) dapat diidentikkan sebagai delik **“kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan”**. Dimana kegiatan yang dapat dianggap sebagai kejahatan atau tindak pidana korporasi adalah perbuatan itu **“tidak disukai oleh masyarakat karena merugikan atau dapat merugikan, mendatangkan korban atau dapat mendatangkan korban”** sehingga menimbulkan keresahan luas dalam masyarakat. Hal ini dapat dikatakan sebagai suatu tindak pidana yang menimbulkan kerugian besar. Kerugian ini tidak saja yang dapat dihitung dengan uang, tetapi juga yang tidak dapat dihitung dengan uang, yaitu hilangnya kepercayaan masyarakat pada sistem perekonomian yang berlaku.

Bertolak dari pengertian diatas, maka perumusan korporasi sebagai subjek tindak pidana dalam undang-undang transportasi yang akan datang dimaksudkan sebagai penanggulangan kejahatan dengan sarana penal dan sekaligus memberikan suatu kepastian hukum sebagai bentuk perwujudan kesejahteraan atau perlindungan masyarakat terutama nilai kepercayaan, kebenaran atau kejujuran dan keadilan. Maka

selanjutnya perlu kiranya diadakannya perumusan badan hukum (korporasi) di dalam undang-undang Transportasi yang akan datang, bertitik tolak dari pokok-pokok pemikiran sebagai berikut :

- a) Pada hakekatnya undang-undang merupakan suatu sistem hukum yang bertujuan (*purposive sistem*). Dirumuskannya tindak pidana dan aturan pemidanaan terhadap badan hukum (korporasi) dalam undang-undang pada hakikatnya hanya merupakan sarana mencapai tujuan<sup>309</sup>, oleh karena itu perlu dirumuskan : 1) Siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, 2) Kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana, 3) Dalam hal bagaimana korporasi dapat dipertanggungjawabkan, dan 4) Jenis-jenis sanksi apa yang dapat dijatuhkan untuk korporasi.<sup>310</sup>
- b) Dilihat secara fungsional dan operasional, pemidanaan terhadap korporasi merupakan suatu rangkaian proses dan kebijakan yang konkritisasinya sengaja direncanakan melalui beberapa tahap. Dimulai dari tahap “formulasi” oleh pembuat undang-undang (tahap kebijakan legislatif), kemudian tahap “aplikasi” oleh badan yang berwenang (tahap kebijakan yudikatif) dan akhirnya tahap “eksekusi” oleh aparat atau instansi pelaksana pidana (tahap kebijakan eksekutif atau administratif).<sup>311</sup> Agar ada keterjalinan dan keterpaduan antara tiga tahap itu sebagai satu

---

<sup>309</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 139.

<sup>310</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 156

<sup>311</sup>Barda Nawawi Arief, Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 139.

kesatuan sistem pemidanaan, diperlukan suatu perumusan yang jelas mengenai badan hukum (korporasi) yang meliputi : 1) Siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, 2) Kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana, 3) Dalam hal bagaimana korporasi dapat dipertanggungjawabkan, dan 4) Jenis-jenis sanksi apa yang dapat dijatuhkan untuk korporasi.

2. **Sistem pertanggungjawaban pidana terhadap korporasi yang mengakibatkan kasus kecelakaan lalu lintas Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di masa mendatang.**

Sebagaimana dalam pembicaraan tentang sistem pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kebijakan perundang-undangan Transportasi saat ini (Bagian I) yang telah diuraikan sebelumnya. Maka sistem pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kebijakan perundang-undangan Transportasi yang akan datang ditetapkan pada 4 (empat) permasalahan pokok yaitu : 1) Siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, 2) Kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana, 3) Dalam hal bagaimana korporasi dapat dipertanggungjawabkan, dan 4) Jenis-jenis sanksi apa yang dapat dijatuhkan untuk korporasi.

Adapun ke 4 (empat) pokok permasalahan tersebut diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

**1. Siapa yang dapat dipertanggungjawabkan**

Sebagaimana diuraikan pada Bagian I bahwa terdapat fenomena lembaga legislatif dalam memformulasikan suatu undang-undang dengan menjadikan badan

hukum (korporasi) sebagai subjek tindak pidana. Atas dasar kenyataan-kenyataan tersebut diatas dengan diterimanya korporasi sebagai subyek tindak pidana dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia, oleh karenanya dapat dituntut dan dijatuhi sanksi pidana, hal ini menimbulkan permasalahan dalam hukum pidana kita, khususnya yang menyangkut masalah pertanggungjawaban pidana pada korporasi.

Mengingat dalam hukum pidana umum yang sekarang berlaku Pasal 59 KUHP<sup>312</sup> (*ius constitum*), subyek tindak pidana korporasi belum dikenal, dan yang diakui sebagai subyek tindak pidana secara umum adalah “orang”.<sup>313</sup> Padahal sebagaimana diketahui dalam tahun 1976 Belanda sudah mengamandemen Pasal 51 mereka, sehingga pasal yang baru menyatakan dengan tegas bahwa dalam hukum pidana umum KUHP Belanda “tindak pidana dapat dilakukan oleh manusia (*natuurlijke persoon*) dan badan hukum (*rechtspersoonlijkheid*)”. Untuk lebih jelasnya dapat kita simak pendapat *Schaffmeister* sebagaimana diterjemahkan oleh **J.E. Sahetapi** sebagai berikut :<sup>314</sup>

“Dalam Memori Penjelasan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang diberlakukan pada tanggal 1 September 1886, dapat dibaca: “Suatu perbuatan pidana hanya dapat dilakukan oleh perorangan (*natuurlijke persoon*). Pemikiran

---

<sup>312</sup>Dalam Pasal 59 tersebut, masih menganut suatu pandangan bahwa perbuatan pidana hanya dapat dilakukan oleh orang atau manusia pribadi, Hal serupa juga terdapat dalam Pasal 169 KUHP tentang turut serta dalam perkumpulan terlarang, Pasal 398 dan Pasal 399 KUHP tentang pengurus atau perkumpulan koperasi yang dinyatakan dalam keadaan pailit merugikan perseroannya. Dengan demikian maka dalam KUHP belum dikenal pertanggungjawaban pidana yang dilakukan oleh korporasi, Muladi dan Dwija Priyatno, Op.Cit, hlm. 42. Baca juga Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Tim Penerjemah Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988, hlm. 37, 77, 157-158.

<sup>313</sup>Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 5.

<sup>314</sup>Schaffmeister, N. Keijzer dan E.P.H. Sutorius (editor J.E. Sahetapy), Hukum Pidana, Liberty, Yogyakarta, 1995, hlm. 272-273.

fiksi (*fictie*) tentang sifat badan hukum (*rechtspersoonlijkheid*) tidak berlaku pada bidang hukum pidana...”Sebagai penggantinya pada tahun 1976 dalam Pasal 51 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda ditetapkan :

- i. Perbuatan pidana dapat dilakukan oleh perorangan dan oleh badan hukum;
- ii. Apabila suatu perbuatan pidana dilakukan oleh suatu badan hukum, tuntutan pidana dapat dilakukan dan pidana serta tindakan yang tersedia dalam undang-undang dapat dijatuhkan, kepada :
  - Badan hukum, atau
  - Terhadap mereka yang memerintahkan perbuatan serta juga terhadap mereka yang telah secara nyata memimpin lakukan perbuatan yang dilarang tersebut, atau
  - Terhadap yang disebut dalam butir a dan b sekaligus.

Dalam ayat 3 diatur tentang mempersamakan perusahaan-perusahaan tidak berbadan hukum, seperti perseroan yang bukan badan hukum, perserikatan (*maatschap*) serta kekayaan dengan tujuan (*doelvermogen, social funds*)

Sehubungan dengan hal tersebut, maka Tim Pengkajian Hukum Pidana Tahun 1980/1981 mengenai lingkungan hidup, merumuskan ketentuan mengenai kedudukan sebagai pembuat dan sifat pertanggungjawaban korporasi yang dijelaskan sebagai berikut.<sup>315</sup>

#### 1. Pengurus Korporasi Sebagai Pembuat Dan Pengruslah Bertanggungjawab :

- a. Kepada pengurus korporasi dibebankan kewajiban-kewajiban tertentu.
- b. Kewajiban-kewajiban yang dibebankan kepada pengurus itu sebenarnya adalah kewajiban-kewajiban dari korporasi.
- c. Pengurus-pengurus yang tidak memenuhi kewajiban itu diancam dengan pidana.
- d. Ada alasan menghapuskan pidana (*strafuitsluitingsgrond*).
- e. Dasar pemikirannya : korporasi itu sendiri tidak dapat dipertanggungjawabkan terhadap suatu pelanggaran, melainkan selalu pengruslah yang melakukan delik itu; dan karenanya pengurus-pengruslah yang diancam dengan pidana, dan dipidana.

#### 2. Korporasi Sebagai Pembuat Dan Pengruslah Bertanggung Jawab :

- a.) Ditegaskan bahwa korporasi mungkin sebagai pembuat.
- b.) Pengurus ditunjuk sebagai yang bertanggungjawab.

---

<sup>315</sup>Tim Pengkajian Bidang Hukum Pidana Badan Pembinaan Hukum Nasional dibawah pimpinan Prof. Sudarto, Himpunan Laporan Hasil Pengkajian Bidang Hukum Pidana Tahun 1980/1981, Op.Cit., hlm. 32-34.

- c.) Yang dipandang dilakukan oleh korporasi hanyalah apa yang dilakukan oleh alat perlengkapan korporasi menurut wewenang berdasarkan anggaran dasarnya.
- Tindak pidana yang dilakukan korporasi adalah tindak pidana yang dilakukan oleh seseorang tertentu sebagai pengurus dari badan hukum tersebut.
  - Sifat dari perbuatan yang dijadikan perbuatan pidana itu adalah "*opersoonlijk*".
  - Orang yang memimpin korporasi bertanggung jawab pidana, terlepas dari apakah ia tahu atau tidak tentang dilakukannya perbuatan itu.
  - Untuk sementara tim setuju prinsip ini hanya untuk pelanggaran, tetapi tidak untuk kejahatan; dalam kejahatan diperlukan unsur kesengajaan.

**3. Korporasi Sebagai Pembuat Dan Juga Sebagai Yang Bertanggung jawab:**

- i. Dalam perkembangannya, ternyata bahwa untuk beberapa delik-delik tertentu, ditetapkannya pengurus saja sebagai yang dapat dipidana rupanya tidak cukup. Misalnya dalam delik-delik ekonomi bukan mustahil denda yang dijatuhkan sebagai hukuman kepada pengurus, dibandingkan dengan keuntungan yang telah diterima oleh korporasi dengan melakukan perbuatan itu, atau kerugian yang ditimbulkan dalam masyarakat atau diderita oleh saingan-saingannya, keuntungan dan atau kerugian-kerugian itu adalah lebih besar daripada denda yang dijatuhkan sebagai hukuman.
- ii. Dipidananya pengurus tidak dapat memberikan jaminan yang cukup bahwa korporasi tidak akan sekali lagi melakukan perbuatan yang telah dilarang oleh undang-undang itu.
- iii. Oleh karena korporasi tidak dapat dijatuhi hukuman penjara maka haruslah dicari hukuman-hukuman yang lain sifatnya, dengan maksud agar korporasi dapat dipaksa mentaati aturan-aturan hukum.

Lebih lanjut, tim juga menegaskan mengenai dipidananya Korporasi, Korporasi dan Pengurus atau Pengurus saja dihubungkan dengan pengertian pembuat sebagai berikut.<sup>316</sup>

1. Ternyata dipidananya pengurus saja tidak cukup untuk mengadakan repressi terhadap delik-delik yang dilakukan oleh atau dengan suatu korporasi atau badan-badan lain. Karenanya diperlukan pula untuk dimungkinkan memidana korporasi, korporasi dan pengurus, atau pengurus saja.
2. Oleh karena menurut sistem yang umum dari KUHP pembuat adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, yang memenuhi unsur-unsur dari delik, dan dicelakan kepadanya karena terjadinya

---

<sup>316</sup>Ibid, hlm. 34-35.

- delik tersebut, maka untuk memungkinkan korporasi sebagai subjek tindak pidana dengan memasukkannya dalam KUHP, harus digunakan pengertian pembuat yang lain daripada menurut sistem KUHP selama ini.
3. Memperhatikan perkembangan perundang-undangan ekonomi dan sosial kiranya tidak keberatan untuk menggunakan pengertian pembuat yang lain daripada yang selama ini digunakan dalam hukum pidana. Terutama mengingat dalam kehidupan ekonomi dan sosial ternyata korporasi semakin memainkan peranan yang penting pula.
  4. *Roling* menyebutnya dengan *functioneel daderschap*. Juga *Enschede* (dalam *Beginselen van strafrecht*, pag 21) berpendapat bahwa dalam delik-delik itu tidak harus terlalu ditekankan perbuatan dalam suasana sosial.
  5. Perlu dikemukakan bahwa pada delik-delik yang sifat pribadinya kuat sekali, seyogyanya pertanggungjawaban pidana itu dibebankan terutama kepada pengurusnya. Untuk perujudan delik seperti itu diperlukan adanya kesalahan. Sebagai tambahan, dan atas dasar pertimbangan-pertimbangan seperti dikemukakan diatas, yaitu bahwa keuntungan yang akan diterima korporasi karena delik itu cukup besar atau kerugian yang ditimbulkannya dalam masyarakat atau diderita saingan-saingannya sangat berarti, dalam hal-hal demikian sepatutnyalah korporasi dipidana pula. Atau jika dipidananya pengurus tidak akan memberikan jaminan bahwa korporasi tidak akan melakukan lagi tindak pidana yang sama.

Sebagai bahan perbandingan, maka penulis mengutip pendapat **Barda Nawawi Arief** yang menjelaskan mengenai pengaturan pidanaan terhadap korporasi dalam undang-undang khusus di beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan di Indonesia berikut ini :<sup>317</sup>

#### “ATURAN PIDANAAN KORPORASI”

NO.	UNDANG UNDANG	ATURAN PIDANAAN
1	UU No. 7 Drt. 1955 (TPE)	<input type="checkbox"/> Ps. 15 (1) mengatur siapa yang dapat dipertanggungjawabkan, yaitu : <ol style="list-style-type: none"> <li>a. badan hukum, perseroan, perserikatan, atau yayasan;</li> <li>b. yang memberi perintah atau yang bertindak sebagai pemimpin;</li> <li>c. kedua-duanya;</li> </ol> <input type="checkbox"/> Ps. 15 (2) mengatur kapan TP dilakukan oleh badan hukum dsb., yaitu :

<sup>317</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 5-9.

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- jika dilakukan oleh orang-orang yang baik berdasar hubungan kerja maupun berdasar hubungan lain, bertindak dalam lingkungan badan hukum, perseoran, perserikatan atau yayasan itu (tak peduli apakah orang-orang itu masing-masing tersendiri melakukan TPE itu atau pada mereka bersama ada anasir-anasir tindak pidana tsb.);</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Jenis sanksi : pidana pokok, pidana tambahan dan tindakan tata tertib.</p>
2	<b>UU No. 5/1984 (perindustrian)</b>	<p><input type="checkbox"/> Sama sekah tidak ada aturan pemedanaan untuk korporasi, padahal ada subjek TP berupa "Perusahaan Industri" dalam Ps. 21 (1);</p> <p><input type="checkbox"/> Perumusan sanksi : kumulatif-alternatif,</p>
3	<b>UU No. 6/1984 (Pos)</b>	<p><input type="checkbox"/> Psl. 19 (3) UU:6/84 mirip dengan Psl. 15 (1)UU TPE, tetapi dalam UU Pos ini sama sekali tidak diatur jenis-jenis tindakan tata tertibnya.</p> <p><input type="checkbox"/> Perumusan sanksi: alternatif</p> <p><input type="checkbox"/> Khusus untuk pelanggaran Ps. 13, ada sanksi membayar ganti rugi;</p>
4	<b>UU No. 9/1985 (Perikanan)</b>	<p><input type="checkbox"/> Subjek TP berupa "badan hukum" disebut dalam Ps. 6 (1);Ps. 7 (1); Ps. 10 (1); tetapi tidak ada ketentuan tentang : kapan BH melakukan TP &amp; siapa yang dapat dipertanggungjawabkan.</p> <p><input type="checkbox"/> Perumusan sanksi pidana:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kumulatif-alternatif (Ps. 24);</li> <li>- alternatif (Ps. 25);</li> </ul>
5	<b>UU No. 8/1995 (Pasar Modal)</b>	<p><input type="checkbox"/> Tidak ada ketentuan :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kapan BH melakukan tindak pidana dan kapan dapat dipertanggungjawabkan;</li> <li>- siapa yang dipertanggungjawabkan;</li> <li>- sanksi tindakan;</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Sanksi pidana kumulatif (penjara/kurungan dan denda)</p>
6	<b>UU No. 5/1997 (Psikotropika)</b>	<p><input type="checkbox"/> Tidak ada ketentuan kapan korporasi melakukan TP &amp; kapan dapat dipertanggungjawabkan ;</p> <p><input type="checkbox"/> Dalam Ps. 59 (3) dan 70 ada ketentuan, bahwa korporasi dapat dipidana, tetapi tidak ada penegasan bahwa pengurus dapat dipidana;</p> <p><input type="checkbox"/> Ada perbedaan sistem pemedanaan dalam Psl.59 (3), yaitu hanya kena denda; sedangkan dalam Psl. 70 dikenakan denda dan pidana tambahan penca-butan izin usaha;</p>
7	<b>UU No. 22/1997 (Narkotika)</b>	<p><input type="checkbox"/> Tidak ada aturan umum tentang kapan korporasi dapat dipertanggungjawabkan, dan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan ;</p> <p><u>Catatan :</u>  Dalam UU lama (No. 9/1976) ada ketentuan siapa yang dapat dipertanggungjawabkan (Psl.49) seperti peru-musan Ps. 15 : 1 UU-TPE;</p>

		<input type="checkbox"/> Walaupun tidak ada aturan umum, tetapi ada aturan khusus dalam Psl. 89 yang mempertang-gunjawabkan "pengurus pabrik obat", dan Psl. 99 yang mempertanggungjawabkan "pimpinan RS/ lembaga ilmu pengetahuan/pabrik obat tertentu/ pedagang besar farmasi"; <input type="checkbox"/> Walaupun semua delik diancam pidana kumulatif, tetapi ada ketentuan bahwa untuk korporasi hanya dikenakan denda yang diperberat;
8	<b>UU No. 23/1997 (Lingk. Hdp.)</b>	<input type="checkbox"/> Psl. 46 (1) mengatur siapa yang dapat diper-tanggungjawabkan (seperti Psl. 15:1 UU-TPE); <input type="checkbox"/> Psl. 46 (2) mengatur tentang kapan BH dapat dipertanggungjawabkan; namun perumusannya agak rancu dgn.Pasal 46 (1). <input type="checkbox"/> Jenis sanksi: pidana dan tindakan tata tertib.
9	<b>UU No. 5/1999 (Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat)</b>	<input type="checkbox"/> Walaupun badan usaha (berbentuk badan hukum atau bukan) menjadi subjek TP, namun sama se-kali tidak ada aturan mengenai : <ul style="list-style-type: none"> <li>- kapan badan hkm. dikatakan melakukan TP;</li> <li>- siapa yang dapat dipertanggungjawabkan;</li> <li>- jenis sanksi khusus untuk badan hkm.</li> </ul>
10	<b>UU No. 8/1999 (Perlindungan Konsumen)</b>	<input type="checkbox"/> Ada ketentuan dlm. Psl. 61, bahwa "penuntutan pidana" dapat dilakukan terhadap: <ul style="list-style-type: none"> <li>- pelaku usaha (badan hk/bukan); dan/atau</li> <li>- pengurus.</li> </ul> <input type="checkbox"/> Tdk. ada ketentuan mengenai: <ul style="list-style-type: none"> <li>- kapan/bagaimana suatu badan usaha/badan hukum melakukan TP;</li> <li>- jenis sanksi khusus utk. badan hkm.</li> </ul>
11	<b>UU No. 31/1997 (TP Korupsi)</b>	<input type="checkbox"/> Psl. 20 : <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) Dlm. hal dilakukan oleh atau a/n korporasi, tuntutan dan penjatuhan pidana terhadap:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- korporasi, dan atau</li> <li>- pengurusnya</li> </ul> </li> <li>(2) TPK dilakukan oleh korporasi apabila dilakukan oleh orang-orang:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- yg. berdasarkan hub. kerja (hub. lain),</li> <li>- bertindak dlm. lingkgn. Korporasi tsb.,</li> <li>- baik sendiri maupun bersama-sama.</li> </ul> </li> <li>(3) Tuntutan thd. korporasi, diwakili pengurus.</li> <li>(4) Pengurus dpt. diwakili orang lain.</li> <li>(5) Hakim dpt. memerintahkan pengurus itu:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- menghadap sendiri di pengadilan, dan</li> <li>- dibawa ke sidang pengadilan.</li> </ul> </li> <li>(6) Panggilan dan surat-surat disampaikan ke tempat tinggal pengurus atau ke</li> </ol>

		<p>kantonya.</p> <p>(7) Pidana pokok hanya <b>denda</b> dgn maksimum <b>ditambah 1/3</b>.</p> <p><u>Catatan:</u> - Ayat 3 s/d 6 di atas, merupakan hk. acara.</p>
12	UU No. 15/2002 (TP Pencucian Uang)	<p><input type="checkbox"/> <b>Pasal 4</b> mengatur PJP :</p> <p>(1) Apabila dilakukan oleh pengurus dan/atau kuasa pengurus atas nama korporasi, maka pidana dijatuhkan terhadap :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pengurus dan/atau kuasa pengurus;</li> <li>• maupun korporasi.</li> </ul> <p>(2) PJP pengurus dibatasi sepanjang pengurus mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi. <u>Catatan :</u> - diambil dari Psl. 47 Konsep KUHP 2000;</p> <p>(3) Korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan terhadap TPPU yang dilakukan oleh pengurus yang meng-a/n-kan korporasi, apabila kegiatan yang dilakukannya tidak termasuk dalam lingkup usahanya sebagaimana ditentukan dalam AD atau ketentuan lain yang berlaku bagi korporasi <u>Catatan :</u> - diambil dari Psl. 46 Konsep KUHP 2000.</p> <p>(4) Hakim dapat memerintahkan supaya pengurus menghadap sendiri di sidang pengadilan dan memerintahkan supaya pengurus tersebut dibawa ke sidang pengadilan.</p> <p>(5) Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh korporasi, maka panggilan untuk menghadap dan penye-rah-an surat panggilan tersebut disampaikan ke-pada pengurus di tempat tinggal pengurus atau di tempat pengurus berkantor.</p> <p><u>Catatan :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ayat 4 dan 5, merupakan hk. acara.</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> <b>Pasal 5</b> mengatur ttg. "pidana", yaitu:</p> <p>(1) Pidana pokok utk. korporasi adalah pidana <b>denda</b>, dengan maksimum <b>ditambah 1/3</b>.</p> <p>(2) Korporasi juga dapat dijatuhi pidana tambahan <b>pencabutan iz/n usaha</b> dan/atau <b>pembubaran korporasi</b> yang diikuti dengan <b>likuidasi</b>.</p>

Sehubungan dengan perumusan "siapa yang dapat dipertanggungjawabkan" dalam ketentuan perundang-undangan diatas, secara eksplisit ada yang merumuskannya dan ada juga yang tidak merumuskan. Sebagaimana dijelaskan diatas, bahwa perumusan secara eksplisit mengenai "siapa yang dapat

dipertanggungjawabkan” dapat kita lihat dalam ketentuan Pasal 51 (baru) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda (1976). Karena KUHP Indonesia yang sekarang tidak mengalami suatu perubahan dan masih tetap mengacu pada Memori Penjelasan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang diberlakukan pada tanggal 1 September 1886, dimana “Suatu perbuatan pidana hanya dapat dilakukan oleh perorangan (*natuurlijke persoon*).

Kemudian dalam perkembangannya perumusan secara eksplisit mengenai “siapa yang dapat dipertanggungjawabkan” dapat kita lihat dalam ketentuan Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang No 7 Drt.1955 yang perumusannya diadopsi dari ketentuan Pasal 51 ayat (2) dalam ketentuan Pasal Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda (1976). Dengan demikian maka pengaturan pemidanaan terhadap korporasi dapat kita jumpai dalam undang-undang di luar KUHP. Selanjutnya perumusan tersebut masih dipertahankan oleh Tim Pengkajian Hukum Pidana Tahun 1980/1981 mengenai lingkungan hidup, yang kemudian secara eksplisit dirumuskan dalam ketentuan Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997. Dengan melihat perumusan secara eksplisit dalam ketentuan perundang-undangan tersebut diatas, maka menurut penulis sistem perumusan tersebut layak dipertahankan dan dapat di formulasikan ke dalam ketentuan perundang-undangan transportasi yang akan datang.

maka dikhawatirkan terjadi suatu permasalahan yang sama dan terlebih tidak ada kepastian hukum. Dimana secara kenyataan dapat kita lihat banyaknya kasus-kasus peristiwa kecelakaan kereta api, bus, pesawat udara dan kapal laut yang sampai sekarang tidak dapat teratasi. Dengan demikian sudah tepat kalau perumusan tersebut di formulasikan dalam undang-undang transportasi yang akan datang, agar tidak terjadi suatu peristiwa yang sama dan mendapat suatu bentuk kepastian hukum.

Hal ini bertitik tolak dari KUHP Belanda Baru (1976) dimana, terhadap kasus-kasus kecelakaan lalu lintas badan hukum sebagai pemilik atau pemegang dapat dimintai pertanggungjawaban. Walaupun suatu badan hukum tidak dapat dianggap secara fisik sanggup untuk menjalankan suatu kendaraan bermotor tetapi badan hukum dapat menyuruh menjalankannya. Untuk lebih jelasnya, secara rinci dan detail penulis mengutip pendapat **Schaffmeister** tentang suatu bentuk pertanggungjawaban badan hukum melalui sarana penal terhadap kasus-kasus kecelakaan lalu lintas sebagai berikut :<sup>319</sup>

“Suatu pengecualian mungkin harus dibuat untuk macam perbuatan pidana yang secara sadar dituduhkan kepada perorangan, sebagaimana halnya tentang sejumlah besar tindak pidana lalu lintas. Misalnya, dalam hal ditujukan pada pejalan kaki, tidak diragukan bahwa orang pribadi yang dimaksud. Sukar untuk dikatakan agar badan hukum tidak berjalan diatas trotoar (Pasal 28 ayat 1 RVV). Lebih –lebih tidak dapat dikatakan bahwa suatu badan hukum membawa sepeda akan menghalangi pejalan kaki lainnya (Pasal 28 ayat 1 RVV). Juga pada para pengemudi yang dimaksud adalah orangnya. Pasal 11 RVV memang mengatur bahwa seorang pengemudi setiap waktu dipersyaratkan harus mempunyai ketrampilan mengemudi yang baik, serta juga mempunyai keadaan fisik dan rohani yang sehat. Surat Izin Mengemudi (SIM) yang untuk sebagian besar kendaraan bermotor merupakan bukti pengetahuan yang dipersyaratkan dalam

---

<sup>319</sup>Schaffmeister, N. Keijzer dan E.PH. Sutorius (editor J.E. Sahetapy), **Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 278-279.

Sebagaimana dalam uraian tersebut diatas, maka tidak menutup kemungkinan perumusan atau pengaturan pertanggungjawaban terhadap badan hukum dapat di formulasikan dalam perundang-undangan transportasi yang akan datang. Mengingat hal-hal yang berkaitan dengan terjadinya peristiwa kecelakaan kecenderungannya kesalahan dan sebagai penyebab atau yang menjadi terangka utama masinis, sopir, pilot dan nahkoda. Sehubungan dengan hal tersebut, maka penulis berpendapat sistem perumusan secara "eksplisit" seperti dalam ketentuan Pasal 51 ayat (2) KUHP Belanda Baru (1976), Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 7

*(natuurlijke persoon)*.  
 Keadaan fisik dan rohani yang sehat, hanyalah dimiliki oleh perorangan *(natuurlijke persoon)*. Sesuatu badan hukum tidak dapat dipersalahkan sebagai pengemudi yang melanggar lampu merah. Lalu bagaimana halnya dengan Pasal 26 ayat 2 WV mengenai kadar alkohol dalam darahnya? Hal ini tidaklah berarti bahwa suatu badan hukum tidak dapat dituduh untuk melakukan tindak pidana lalu lintas. Sebelum berlakunya Pasal 51 KUHP Belanda (Baru), Pasal 41 WV menetapkan bahwa: "Apabila si pemilik atau sipemegang kendaraan bermotor adalah suatu badan hukum, dalam hal pelanggaran yang diancam pidana terhadap si pemilik atau sipemegang kendaraan bermotor menurut Undang-Undang ini atau menurut peraturan pemerintah yang disebut dalam Pasal 2 Undang-Undang ini, para anggota pimpinan dianggap sebagai pemilik atau pemegang kendaraan bermotor yang dapat dijatuhkan pidana". Dengan perkataan lain, dilakukannya perbuatan pidana oleh suatu badan hukum, juga telah diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas Jalan. Namun demikian ini hanyalah dimaksudkan terhadap badan hukum sebagai pemilik atau pemegang yang melanggar peraturan lalu lintas. Meskipun suatu badan hukum tidaklah dapat dianggap sanggup untuk menjalankan suatu kendaraan bermotor, tetapi badan hukum dapat menyeruh menjalankannya. Pembertarikan pada tahun 1976 dari Pasal 51 KUHP Belanda (baru)... dengan demikian Pasal 41 menjadi tidak berlaku lagi... tidaklah menimbulkan perubahan dalam pokok tersebut. Suatu badan hukum dapat dianggap melakukan kesalahan perbuatan pidana lalu lintas, hal mana sebenarnya ditunjukkan terhadap si pemilik atau si pemegang kendaraan. Pada akhirnya suatu badan hukum semenjak 1976 dapat bertindak sebagai peserta perbuatan pidana lalu lintas yang semata-mata dapat dilakukan oleh perorangan

Darurat Tahun 1995 tentang Tindak Pidana Ekonomi dan Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup. Untuk lebih jelas, maka sistem perumusannya dapat kita simak sebagai berikut :

- a) Badan hukum, perseroan, perserikatan, yayasan atau organisasi lain tersebut;
- b) Mereka yang memberi perintah untuk melakukan tindak pidana atau yang bertindak sebagai pemimpin dalam perbuatan itu; atau
- c) Kedua-duanya (a dan b).

Ketentuan dalam perumusan tersebut diatas, menurut penulis dapat diuraikan sebagai berikut :

a. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Badan Hukum atau Korporasi.

Dalam membicarakan tentang masalah pertanggungjawaban pidana korporasi maka yang perlu diperhatikan adalah pada sistem perumusan yang menyatakan bahwa badan hukum itu sendiri dapat dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana. Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya bahwa dasar pemikiran dari sistem pertanggungjawaban badan hukum atau korporasi adalah berdasarkan pada kasus-kasus kecelakaan kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut yang berdampak pada kerugian harta benda dan hilangnya nyawa manusia. Hal ini dikarenakan tindak pidana transportasi meliputi tindak pidana perkeretaapian, lalu lintas dan angkutan jalan, penerbangan dan pelayaran dapat menimbulkan dan mengakibatkan kerugian terhadap kepentingan masyarakat dan juga kepentingan negara sebagai bentuk perwujudan perlindungan terhadap kepentingan umum

(*public*) lebih besar, jika dibandingkan dengan pidana penjara yang dijatuhkan kepada masinis, sopir, pilot dan nahkoda, karena kesalahannya.

Disamping itu, juga berdasarkan pertanggungjawaban perusahaan angkutan terhadap konsumen jasa angkutan atas kewajibannya yang mengangkut dan mengantar sampai tujuan dengan selamat. Apabila kewajibannya tersebut tidak dapat dilaksanakan dengan kata lain terjadi suatu peristiwa kecelakaan, maka sudah jelas bahwa perusahaan angkutan tersebut dapat dipertanggungjawabkan secara hukum pidana. Karena tanpa harus melihat kesalahan perusahaan secara fisik, sebagai pemilik atau pemegang yang menyuruh melakukan atau mengoperasikan alat angkutan tersebut, maka perusahaan transportasi tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban secara hukum pidana.

Sebagaimana di contohkan bahwa di Inggris, perusahaan pernah dihukum sebagai pembantu (*accessory*) untuk delik yang menyebabkan kematian karena "*dangerous driving*" (Robert Millar (*contractors*) Ltd.,1970). Dengan melihat faktanya bahwa perusahaan dapat dihukum sebagai "*a principal*" yaitu perusahaan memiliki lori atau truk dan memperkerjakan sopir. Dimana lori atau truk itu keluar dari jalan raya, ketika salah satu bannya dalam kondisi tidak sempurna atau rusak dan berbahaya. Ban itu kemudian pecah, dan terjadilah suatu tabrakan yang fatal.<sup>320</sup>

Mengingat dengan melihat kasus-kasus kecelakaan kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut banyak terjadi karena kelebihan muatan, kondisi alat angkutan yang sudah tidak layak pakai, kecerobohan dan kelalaian pihak manajemen

---

<sup>320</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 151.

perusahaan angkutan terhadap pemeriksaan mesin alat angkutan sebelum di operasionalkan, dan kondisi alat angkutan yang tidak memenuhi syarat keselamatan. Maka dari itu peristiwa kecelakaan dapat terjadi karena kondisi alat angkutan itu sendiri dan kesalahan ini dapat ditimbulkan oleh pihak perusahaan angkutan transportasi sebagaimana tersebut diatas.

Sehubungan dengan hal tersebut, dapat kita simak pendapat **Peter Gillies** sebagai berikut : bahwa perusahaan dapat melakukan banyak delik misalnya: *conspiray, criminal libel, contempt of court*, penggelapan pajak, pasar gelap, membantu delik yang menimbulkan kematian akibat berkendara yang berbahaya (*dangerous driving*).<sup>321</sup> Disamping itu ada batas-batas delik mana yang dapat dilakukan oleh perusahaan. Sebagaimana diketahui, bahwa salah satu pertimbangan yang relevan adalah masalah pidana. Dimana secara normal, pidana yang dapat dikenakan kepada perusahaan adalah pidana denda, oleh sebab itu apabila suatu delik hanya diancam dengan pidana penjara tidaklah mungkin dikenakan kepada perusahaan.<sup>322</sup>

Selain itu perusahaan tidak dapat dipertanggungjawabkan dalam hal-hal sebagai berikut :<sup>323</sup>

1. Apabila "*a responsible officer*" dari perusahaan, tidak dapat dipandang sebagai melakukan delik dalam kapasitasnya sebagai pejabat yang melakukan perbuatan untuk perusahaan.
2. Apabila sifat atau hakikat perbuatan tidak dimaksudkan oleh pembuat undang-undang untuk mampu dilakukan oleh perusahaan misalnya: perkosaan

---

<sup>321</sup>Ibid, hlm. 150.

<sup>322</sup>Ibid, hlm. 150.

<sup>323</sup>Ibid, hlm. 150.

(*rape*), penyerangan seksual (*sexual assault*), sumpah palsu (*perjury*), dan bigami (karena perusahaan tidak dapat menikah).

Perusahaan angkutan kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut dalam kasus-kasus sebagaimana tersebut diatas, yang mengalami suatu peristiwa kecelakaan. Dapat dimintai pertanggungjawaban pidana korporasi dengan berdasarkan doktrin "*Direct Corporate Liability*" atau "*The Identification Doctrine*". Menurut doktrin atau teori ini, perusahaan dapat melakukan sejumlah delik secara langsung melalui orang-orang yang sangat berhubungan erat dengan perusahaan dan dipandang sebagai perusahaan itu sendiri. Oleh karena itu perusahaan bertanggungjawab atas tindak pidana yang dilakukan oleh pejabat senior di dalam perusahaan sepanjang ia melakukannya dalam ruang lingkup kewenangannya atau dalam urusan transaksi perusahaan. Dapat disimpulkan bahwa tindakan atau delik dan kesalahan atau sikap batin pejabat senior dipandang sebagai tindakan dan sikap batin perusahaan. Dimana unsur-unsur delik dapat dikumpulkan dari perbuatan dan sikap batin beberapa pejabat senior.<sup>324</sup>

Teori atau doktrin pertanggungjawaban langsung ("*direct liability doctrine*") juga menunjuk pada teori "*alter ego*" atau "*identification doctrine*" atau "*the primary corporate liability doctrine*". Dari teori tersebut, dapat kita lihat dalam tiga putusan Inggris pada tahun 1944 berikut ini :<sup>325</sup>

1. Kasus **D.P.P.V. Kent and Sussex Contractors Ltd. (1944)**. Pengadilan mempertanggungjawabkan korporasi atau delik tentang peraturan pendistribusian bensin yang mensyaratkan bukti adanya unsur "sengaja

---

<sup>324</sup>Ibid, hlm. 155.

<sup>325</sup>Ibid, hlm. 156-157.

menipu” (*intent to deceive*). Kesengajaan itu ada pada “*transpor manager*”. Hakim **Viscount Caldecote** mempertimbangkan bahwa sikap batin jahat dari manajer itu dapat diatribusikan kepada perusahaan dan diperlakukan sebagai sikap batin jahat dari perusahaan dengan menyatakan : “walaupun para direktur dan pimpinan umum adalah para agen, mereka lebih dari itu. Suatu perusahaan mampu berbuat, berbicara, maupun berfikir seperti yang diperbuat, dibicarakan atau dipikirkan oleh para manajernya.

2. Pengadilan banding dalam kasus **I.C.R Haulage Ltd. (1944)** memperkuat penghukuman kepada pembanding/perusahaan, direktur manajer dan orang-orang lain atas perbuatan melakukan “konspirasi untuk penipuan” (*conspiracy to defraud*). Pengadilan mengemukakan, bahwa bukti-bukti membenarkan penemuan bahwa perbuatan-perbuatan dari direktur, manajer merupakan perbuatan dari perusahaan dan penipuan dari orang itu merupakan penipuan dari perusahaan. Dalam hal-hal khusus perbuatan pidana dari agen termasuk sikap batinnya, kesengajaan, pengetahuan atau keyakinannya merupakan perbuatan dari perusahaan, harus bergantung (antara lain) pada kedudukan dari pejabat atau agen itu.
3. Putusan pengadilan dalam kasus **Moore v.I. Brester Ltd. (1944)** mengemukakan hal serupa yaitu : kasusnya tentang penyembunyian (*submission*) pengembalian pajak perdagangan (*purchase tax*) yang dilakukan dengan “sengaja menipu” (*intent to deceive*). Sekretaris dan manajer penjualan dari perusahaan telah melakukan perbuatan-perbuatan yang dituduhkan dengan kesengajaan yang demikian. Hakim **Viscount Caldecote** mengemukakan : “Kedua orang ini merupakan pejabat.staf penting dari perusahaan dan...Oleh karena itu perbuatan mereka adalah perbuatan perusahaan.

Disamping ketiga kasus tersebut diatas, terdapat juga putusan perkara **H.L.**

**Bolton (Engineering) Co. Ltd. V.T.J. Graham & Sons Ltd. (1971)** dan perkara **Tesco Supermarket Ltd. V. Nattras (1972)** menetapkan bahwa pejabat senior dari perusahaan dipandang sebagai perusahaan dan perbuatannya dipandang sebagai perbuatan perusahaan. Doktrine “*direct corporate liability*” juga diakui oleh pengadilan-pengadilan Australia (a.l. kasus **Universal Telecast-ers (Old) Ltd.V. Guthrie (1977)**).<sup>326</sup>

---

<sup>326</sup>Ibid, hlm. 157

Dalam kaitannya dengan perkembangan perundang-undangan *Model Penal Code* (MPC) yang secara substansial telah diterima dibanyak negara bagian. Pada dasarnya MPC menganut "*tripartite approach*" (pendekatan tiga pihak) sehubungan dengan pertanggungjawaban korporasi.<sup>327</sup>

- 1) Untuk kejahatan sengaja dimana "tidak ada maksud Undang-Undang secara jelas untuk mengenakan pertanggungjawaban pada korporasi" (misalnya "*fraud*" dan "*manslaughter*") MPC mengadopsi atau menerima doktrin "*alter ego*" dengan menetapkan bahwa korporasi dapat dipertanggungjawabkan atas delik yang dilakukan oleh agen hanya apabila delik itu dilakukan berdasar wewenang yang dibenarkan atau disahkan, atau ditolerir (dibiarkan) secara sembrono oleh "*the board of directors*" atau oleh "*a high managerial agent*" (Pasal. 2.07 ayat 1 huruf c). Akan tetapi, istilah "*high managerial agent*" diartikan secara luas adalah pejabat atau agen lain" yang mempunyai kewajiban bertanggung jawab demikian, bahwa perbuatannya dapat dianggap mewakili kebijakan korporasi" (Pasal. 2.07 ayat 4 huruf c). Dalam penjelasan (1955) dikemukakan : bahwa pertanggungjawaban korporasi dengan demikian bukan sebagai akibat dari perbuatan yang tidak sah (tanpa kewenangan) "dari seorang mandor pabrik atau manager cabang yang kecil atau sepele".
- 2) Berlawanan dengan hal diatas, untuk kejahatan sengaja yang oleh Undang-Undang dimaksudkan untuk memidana korporasi (misal: "*price-fixing*" dan "*securities violations*" atau pelanggaran surat-surat berharga), MPC 1962 secara tegas menganut prinsip "*respondeat superior*" dan korporasi bertanggungjawab atas kejahatan-kejahatan yang dilakukan oleh para agen dalam ruang lingkup pekerjaannya dan dilakukan dengan sengaja untuk menguntungkan korporasi (Pasal. 2.07 ayat 1 huruf a). Akan tetapi, berbeda dengan ketentuan negara federal, MPC membolehkan "pembelaan" : korporasi dapat menghindari pertanggungjawaban dengan membuktikan bahwa "*a high managerial agent*" yang mempunyai tanggung jawab pengawasan terhadap pokok masalah yang menjadi perkara, telah melakukan "*due diligence*" (kehati-hatian yang sepatutnya) untuk mencegah terjadinya delik itu (Pasal. 2.07 ayat 5).
- 3) Dalam delik-delik *strict liability*, MPC menganggap bahwa pembuat Undang-Undang bermaksud mempertanggungjawabkan korporasi berdasarkan teori "*respondeat superior*", kecuali Undang-Undang secara tegas menetapkan lain (Pasal. 2.07 ayat 2). Oleh karena itu, pembelaan berdasarkan "*due diligence*" tidak layak digunakan. (pertebal, cetak miring, garis bawah oleh penulis).

---

<sup>327</sup>Ibid, hlm. 140-141.

John C. Coffee, Jr., dalam *Corporate Criminal Responsibility* yang di dikutip dan diterjemahkan oleh Barda Nawawi Arief, menyatakan bahwa:<sup>328</sup>

“Berbeda dengan teori *“alter ego”* di Inggris yang lebih liberal, dimana MPC menganggap bahwa tujuan dasar dari dipidanya korporasi adalah untuk membangkitkan kehati-hatian managerial dalam mengawasi kepatuhan korporasi pada hukum daripada tujuan memedana atau mencegah korporasi melakukan pelanggaran pada umumnya. Premis ini bertolak dari keyakinan, bahwa hukum pidana tidak mempunyai tujuan lain dalam memidana korporasi dan seharusnya tidak mengenakan kerugian bagi pemegang saham yang tidak bersalah. Karena itu, dengan menciptakan alasan pembelaan berdasarkan *“due diligence”*, MPC bermaksud mendorong pihak manajemen untuk meningkatkan pengawasan terhadap kemungkinan adanya kelalaian dalam korporasi, sehingga tidak perlu mengenakan *“general deterrence”* bagi pemegang saham yang secara potensial mengandung biaya tinggi”. (pertebal cetak miring oleh penulis).

Dengan sistim perumusan tersebut diatas, maka badan hukum atau korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban tanpa harus mengkambing hitamkan orang sebagai faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Karena Badan hukum dapat melakukan kesalahan walaupun secara fisik tidak sanggup melakukan untuk menjalankan suatu kereta api, kendaraan bermotor (bus), pesawat terbang dan kapal laut tetapi badan hukum dapat menyuruh untuk mengoperasikan dan menjalankannya.

b. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengurus Badan Hukum atau Korporasi.

Sebagaimana dijelaskan D. Schaffmeister, bahwa dalam Pasal 51 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda (KUHP = Sr), dibuka kemungkinan apabila

---

<sup>328</sup>Ibid, hlm. 141.

suatu badan hukum melakukan tindak pidana, tidak hanya dapat dituntut badan hukumnya saja, tetapi juga orang yang telah memerintahkan kejadian tersebut dan orang yang memimpin sendiri secara nyata perbuatan yang dilarang. Tanggungjawab pemberi perintah dan pemberi pimpinan ini mengganti Pasal 51 KUHP (lama) dimana para pengurus, begitu pula pemberi perintah dan pemberi pimpinan yang nyata dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang dilakukan oleh badan hukum.<sup>329</sup>

Ketentuan dalam Pasal 51 Sr tersebut diatas menurut **D. Schaffmeister**, hanya memperluas maksud yang tegas dari pembentuk undang-undang kemungkinan penuntutan perbuatan-perbuatan dari badan hukum. Dapat dikatakan sebagai mengimplisitkan bahwa pemberi perintah atau pemberi pimpinan seperti dahulu kala, tetap dapat dituntut sebagai pelaku yang berdiri sendiri terhadap tindak pidana yang bersangkutan apabila ia memenuhi unsur-unsur dari tindak pidana, malah mungkin juga sebagai pelaku peserta (*deelnemer*).<sup>330</sup>

Sebagaimana dijelaskan **A.Z. Abidin** sebagai berikut.<sup>331</sup>

- "bahwa dalam hal tindak pidana yang dilakukan oleh badan hukum tetapi pengurus yang bertanggungjawab adalah berdasarkan kepada anggapan bahwa suatu perbuatan hanya dapat dilakukan manusia secara fisik dalam keadaan nyata dan kemampuan bertanggungjawab atas perbuatan itu menyangkut kejiwaan yang hanya dapat dimiliki oleh manusia saja. Dengan demikian tidak ada konstruksi lain yang dapat digunakan selain daripada ukuran pertanggungjawaban pengurus atau wakil korporasi."

---

<sup>329</sup>Schaffmeister, N. Keijzer dan E.P.H. Sutorius (editor J.E. Sahetapy), **Hukum Pidana**, Op.Cit., hlm. 438.

<sup>330</sup>Ibid, hlm. 438.

<sup>331</sup>A.Z. Abidin, **Bunga Rampai Hukum Pidana**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1983, hlm. 63.

Menurut **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut :<sup>332</sup>

“Korporasi pada dasarnya dapat dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi berdasarkan asas identifikasi. Misalnya suatu perusahaan dituduh telah melakukan delik common law, ialah bermufakat untuk menggelapkan atau menipu (*conspiracy to defraud*), suatu delik yang mensyaratkan adanya mensrea dan tidak dimungkinkan adanya *vicarious liability*. Dalam hal ini pengadilan memandang atau menganggap, bahwa perbuatan dan sikap batin dari pejabat teras tertentu yang dipandang sebagai perwujudan dari kedirian organisasi tersebut adalah perbuatan dan sikap batin dari korporasi. Dalam hal ini korporasi bukannya dipandang bertanggung jawab atas dasar pertanggungjawaban dari perbuatan jabatannya, melainkan korporasi itu seperti halnya dalam pelanggaran terhadap kewajiban hukum justru dipandang telah melakukan delik itu secara pribadi.”

Lebih lanjut, beliau menyatakan bahwa walaupun pada dasarnya korporasi dapat dipertanggungjawabkan sama dengan orang pribadi, namun ada beberapa pengecualian yaitu:

1. dalam perkara-perkara yang menurut kodratnya tidak dapat dilakukan oleh korporasi, misal: bigami, perkosaan, sumpah palsu.
2. dalam perkara yang satu-satunya pidana yang dapat dikenakan tidak mungkin dikenakan kepada korporasi, misal pidana penjara atau pidana mati.

Korporasi bisa juga dipertanggungjawabkan dalam hukum pidana karena perbuatan seseorang dalam hal dimungkinkan adanya *vicarious liability*, jadi dalam kedudukan korporasi sebagai majikan. Pertanggungjawaban *vicarious* ini harus dibedakan dengan pertanggungjawaban berdasarkan asas identifikasi. Disamping itu korporasi juga dapat dipertanggungjawabkan karena perbuatan dari orang-orang pimpinan korporasi yang berbuat in the *company's business*.<sup>333</sup>

Dengan demikian, apabila sudah terdapat perumusan mengenai pertanggungjawaban terhadap pengurus dalam badan hukum dalam undang-undang transportasi yang akan datang (*iusconstituendum*). Maka ketentuan Pasal 59 mengenai ditentukannya pidana terhadap pengurus, anggota-anggota badan pengurus

---

<sup>332</sup>Barda Nawawi Arief, Perbandingan Hukum Pidana, PT. Raja Grafindo Persada, Cetakan Keempat, Jakarta, 2002, hlm. 36.

<sup>333</sup>Ibid, hlm. 37.

atau komisaris-komisaris dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (*iusconstitutum*) tidak berlaku karena hal ini merupakan konsekuensi dari Pasal 103 KUHP (*iusconstitutum*) dimana jika oleh undang-undang ditentukan lain.

Dalam teori hukum pidana terkadang-kadang dipertahankan, bahwa “pemberi perintah atau si pemberi pimpinan yang nyata, tak perlu mempunyai unsur kesengajaan atau kealpaan yang dipersyaratkan dalam perumusan tindak pidana untuk badan hukum”. Karena kepemimpinan atau pemberi perintah “ada hubungannya dengan perbuatan yang dilarang, maka dalam tindak pidana dengan unsur kesengajaan atau kealpaan, pemberi perintah itu harus juga menyangkut (timbulnya) kesengajaan atau kealpaan badan hukum”.<sup>334</sup>

Sebagaimana dijelaskan D. Schaffmeister, bahwa terhadap mereka yang memerintahkan perbuatan serta juga terhadap mereka yang telah secara nyata memimpin lakukan perbuatan yang dilarang tersebut tidak membawa akibat bahwa tidak selalu kesengajaan (*opzet*) atau kealpaan (*culpa*) dari si pemberi pimpinan, harus persis mempunyai isi yang sama seperti kesengajaan atau kealpaan badan hukum dengan menggunakan contoh sebagai berikut.<sup>335</sup>

“Seorang yang dituntut sebagai pemberi pimpinan dan adalah yang mengatur trayek-trayek perjalanan dalam perusahaan sedemikian rupa sehingga para pengendara terpaksa melanggar undang-undang tentang waktu perjalanan kendaraan (*Rijtijdenwet*), adalah yang nyata memimpin pelanggaran yang disengaja terhadap undang-undang oleh badan hukum, dengan tidak dipersyaratkan bahwa kesengajaannya meluas hingga kepada semua kenyataan-kenyataan dan keadaan-keadaan yang dituduhkan serta yang dicakup oleh

---

<sup>334</sup>Schaffmeister, N. Keijzer dan E.P.H. Sutorius (editor J.E. Sahetapy), Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 439.

<sup>335</sup>Ibid, hlm. 440.

kesengajaan. Demikianlah juga jadi seorang pejabat yang menjalankan kebijaksanaan dalam perusahaannya, dimana perbuatan pemalsuan tulisan tidak dapat dielakkan, mempunyai kepemimpinan yang nyata atas pemalsuan ini, juga walaupun kesengajaannya tidak memuat unsur yang dimuat dalam tuduhan (yang selalu ditunjukkan kepada satu atau lebih kejadian-kejadian yang lebih konkrit). Juga, pemberi pimpinan yang nyata atau pemberi perintah dapat bersandar kepada suatu alasan penghapusan pidana.”

Sebagaimana dijelaskan diatas bahwa selain korporasi, pengawas atau pengurus yang ada di dalamnya dapat juga dipidana karena tidak hanya atas nama pribadi, tetapi juga dari sudut peranannya di dalam korporasi itu. Hal ini tercantum dalam *American Model Penal Code* {Section 2.07.(6) (b)}, yang menyatakan :<sup>336</sup>

*“Whenever a duty to act is imposed by law upon a corporation....., any agent of the corporation..... having primary responsibility for the discharge of the duty is legally accountable for a reckless omission to perform the required act to the same extent as if the duty were imposed by law directly upon himself.* (Dalam hal kewajiban melakukan sesuatu dibebankan oleh Undang-Undang kepada korporasi....., setiap agen korporasi yang mempunyai tanggungjawab utama untuk melaksanakan kewajiban itu bertanggungjawab untuk pelanggaran/pengabaian secara sembrono atas kewajiban itu, sama seperti apabila kewajiban itu dibebankan secara langsung kepadanya oleh Undang-Undang).

Menurut Nico Keijzer, ketentuan *Model Penal Code* tersebut sangat jelas apabila dibandingkan dengan WvS Belanda Pasal 51 yang menyatakan, bahwa pengawas atau pengurus tidak dipidana untuk perbuatan yang dilakukan oleh orang lain (atau korporasi), kalau tidak karena kegagalan atau kelalaiannya (asas culpabilitas).<sup>337</sup> Disamping itu dalam **Yurisprudensi Belanda** menetapkan, pengurus

---

<sup>336</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 133.

<sup>337</sup>Ibid, hlm. 133.

dapat dipidana apabila : a.) ia tahu, bahwa pelanggaran itu sedang terjadi, dan b.) ia dapat dan seharusnya campur tangan, tetapi gagal berbuat demikian.<sup>338</sup>

Sedangkan **Peter Gillies** mengungkapkan dengan suatu teori atau doktrin *Vicarious liability* dengan mengatakan bahwa pengadilan telah mengembangkan sejumlah prinsip-prinsip mengenai "*employment principles*". Menurut teori ini, majikan (*employer*) adalah penanggungjawab utama dari perbuatan-perbuatan para buruh atau karyawan yang melakukan perbuatan itu dalam ruang lingkup atau pekerjaannya. Sebagaimana dicontohkan di Australia "*the vicar's criminal act*" (perbuatan dalam *delik vicarious*) dan "*the vicar's guilty mind*" (kesalahan/sikap batin jahat dalam delik vicarious) dapat dihubungkan dengan majikan atau pembuat (*principal*). Berbeda di Inggris "*a guilty mind*" hanya dapat dihubungkan dengan majikan apabila ada delegasi kewenangan dan kewajiban yang relevan menurut undang-undang.<sup>339</sup>

Menurut **Barda Nawawi Arief**, *vicarious liability* sering diartikan "pertanggungjawaban menurut hukum seseorang atas perbuatan salah yang dilakukan oleh orang lain" (*the legal responsibility of one person for the wrongful acts of another*). Secara singkat diartikan "pertanggungjawabn pengganti". Lebih lanjut dijelaskan hal-hal bagaimanakah seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan orang lain sebagai berikut :<sup>340</sup>

---

<sup>338</sup>Ibid, hlm.13 3.

<sup>339</sup>Ibid, hlm. 151-152.

<sup>340</sup>Barda Nawawi Arief, Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 33-34.

1. Ketentuan umum yang berlaku menurut *Common Law* ialah, bahwa seseorang tidak dapat dipertanggungjawabkan secara *vicarious* untuk tindak pidana yang dilakukan oleh pelayan atau buruhnya. Hal ini terlihat dalam kasus **R. v. Huggins** (1730):

- Huggins (X) seorang sipir penjara dituduh membunuh seorang narapidana (Y) yang sebenarnya dibunuh oleh pelayan Huggins (Z). Dalam kasus ini Z yang dinyatakan bersalah, sedangkan X tidak karena perbuatan Z itu dilakukan tanpa pengetahuan X.

Jadi dalam hal ini tetap berlaku prinsip *mens rea*. Perkecualian terhadap ketentuan umum diatas, artinya seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan salah orang lain, ialah dalam hal tindak pidana terhadap *public nuisance* (yaitu suatu perbuatan yang menyebabkan gangguan substansial terhadap penduduk atau menimbulkan bahaya terhadap kehidupan, kesehatan dan harta benda). Dengan demikian seorang majikan (X) dipertanggungjawabkan atas "*public nuisance*" yang disebabkan oleh pelayannya (Y) sekalipun dalam melakukan perbuatannya itu Y tidak mematuhi petunjuk atau perintah X.

Jadi pada prinsipnya, menurut *common law*, seorang majikan tidak dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan (tindak pidana) yang dilakukan oleh pelayannya. Namun ada perkecualiannya, yaitu dalam hal *public nuisance* dan juga *criminal libel*. Dalam kedua tindak pidana ini, seorang majikan bertanggungjawab atas perbuatan pelayan/buruhnya sekalipun secara personal dan secara langsung tidak bersalah.

2. Menurut undang-undang (*statute law*), *vicarious liability* dapat terjadi dalam hal-hal sebagai berikut:

- Seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain, apabila ia telah mendelegasikan kewenangannya menurut undang-undang kepada orang lain itu. Jadi harus ada prinsip pendelegasian (*the delegation principle*).
- Seorang majikan dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan yang secara fisik/jasmaniah dilakukan oleh buruh/pekerjanya apabila menurut hukum perbuatan buruhnya itu dipandang sebagai perbuatan majikan (*the servant's act is the master's act in law*). Jadi apabila si pekerja sebagai pembuat materil/fisik (*auctor fisicus*) dan majikan sebagai pembuat intelektual (*auctor intellectualis*).

Bertolak dari pendapat diatas, maka dapat disimpulkan suatu perusahaan dapat bertanggungjawab secara mengganti untuk perbuatan yang dilakukan karyawannya atau agennya.

c. Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Badan Hukum dan Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Pengurus Badan Hukum atau Korporasi.

Korporasi sebagai pembuat dan juga sebagai yang bertanggungjawab dasar pemikirannya adalah dengan adanya perkembangan korporasi itu sendiri, yaitu bahwa ternyata untuk beberapa delik-delik tertentu, ditetapkannya pengurus saja sebagai yang dapat dipidana ternyata tidak cukup. Karena dalam hal “kejahatan korporasi” (*corporate crime*), yang mempunyai pengertian sendiri (dan harus dibedakan dari “tindak pidana yang dilakukan korporasi”). Maka penuntutan dan penjatuhan pidana terhadap korporasinya sendiri adalah perlu. Hal ini disebabkan karena kerugian yang diakibatkan oleh macam kejahatan ini sangatlah besar, untuk individu, masyarakat dan negara.<sup>341</sup> Mengenai hal ini bisa dilihat dalam tindak pidana ekonomi dimana tidak mustahil denda yang dijatuhkan sebagai hukuman kepada pengurus dibandingkan dengan keuntungan yang telah diterima korporasi dengan melakukan perbuatan itu atau kerugian yang ditimbulkannya lebih besar dari denda yang dijatuhkan sebagai pidana. Oleh karena itu dipidananya pengurus tidak memberikan jaminan yang cukup bahwa korporasi tidak lagi melakukan perbuatan yang dilarang oleh suatu undang-undang.

Sebagaimana di jelaskan oleh tim diatas, bahwa ternyata dipidananya pengurus saja tidak cukup untuk mengadakan suatu tekanan terhadap delik-delik yang

---

<sup>341</sup>Mardjono Reksodiputro, Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi, dalam buku Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 73.

dilakukan oleh atau dengan suatu korporasi atau badan-badan lain. Karenanya diperlukan pula untuk dimungkinkan memidana korporasi, korporasi dan pengurus, atau pengurus saja. Oleh karena menurut sistem yang umum dari KUHP pembuat adalah orang yang melakukan perbuatan yang dilarang oleh undang-undang, yang memenuhi unsur-unsur dari delik, dan dicelakan kepadanya karena terjadinya delik tersebut, maka untuk memungkinkan korporasi sebagai subjek tindak pidana dengan memasukkannya dalam KUHP, harus digunakan pengertian pembuat yang lain daripada menurut sistem KUHP selama ini.

Memperhatikan perkembangan perundang-undangan ekonomi dan sosial kiranya tidak keberatan untuk menggunakan pengertian pembuat yang lain daripada yang selama ini digunakan dalam hukum pidana. Terutama mengingat dalam kehidupan ekonomi dan sosial ternyata korporasi semakin memainkan peranan yang penting pula. Disamping itu tim juga, mengemukakan bahwa pada delik-delik yang sifat pribadinya kuat sekali, seyogyanya pertanggung jawaban pidana itu dibebankan terutama kepada pengurusnya. Untuk perwujudan delik seperti itu diperlukan adanya kesalahan. Sebagai tambahan, dan atas dasar pertimbangan-pertimbangan seperti dikemukakan diatas, yaitu bahwa keuntungan yang akan diterima korporasi karena delik itu cukup besar atau kerugian yang ditimbulkannya dalam masyarakat atau diderita saingan-saingannya sangat berarti, dalam hal-hal demikian sepatutnyalah korporasi dipidana pula. Atau jika dipidananya pengurus tidak akan memberikan jaminan bahwa korporasi tidak akan melakukan lagi tindak pidana yang sama.

Dengan demikian dapat disimpulkan, bahwa apabila suatu badan hukum atau korporasi melakukan kesalahan dalam hal terjadinya suatu peristiwa kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya nyawa manusia, maka ada beberapa kemungkinan yang dapat dituntut pertanggungjawaban pidananya. Dimana kemungkinan yang pertama adalah sopir atau pengurus perusahaan angkutan transportasi (manusianya), kemungkinan keduanya perusahaan angkutan transportasi (korporasi/badan hukum). Dan kedua-duanya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti bersalah, hal ini berdasarkan bahwa manusia atau korporasi merupakan subjek tindak pidana, dimana kedua-duanya berdiri sendiri-sendiri sehingga tidak menutup kemungkinan kedua-duanya bersalah dan melakukan tindak pidana. Sedangkan “hukuman pidananya dapat dijatuhkan secara kumulatif, yaitu hukuman penjara dan hukuman denda. Pidana berupa denda harus dijatuhkan terhadap perusahaan berupa korporasi (badan hukum) dan pidana penjara bagi pengurus yang bertanggung jawab atas terjadinya pelanggaran tersebut.”<sup>342</sup>

## 2. Kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana

Berkaitan dengan sistem perumusan secara eksplisit dalam undang-undang Transportasi (*iusconstituendum*) mengenai “ kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana”. Sebagaimana **Barda Nawawi Arief**, menyarankan agar perumusan dalam Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1955 tentang Tindak Pidana Ekonomi dan Pasal 20 ayat (2) Undang-Undang Nomor 31 Tahun

---

<sup>342</sup>Mardjono Reksodiputro, Tinjauan Terhadap Perkembangan Delik-Delik Khusus Dalam Masyarakat Yang Mengalami Modernisasi, Bina Cipta, Bandung, 1982, hlm. 71.

1999 tentang Tindak Pidana Korupsi, dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan.<sup>343</sup> Sehubungan dengan hal tersebut penulis mengutip ketentuan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1955 tentang Tindak Pidana Ekonomi menyatakan sebagai berikut :<sup>344</sup>

“Suatu tindak pidana ekonomi **“dilakukan juga”** oleh atau atas nama suatu badan hukum, suatu perseroan, suatu perserikatan orang atau suatu yayasan, jika tindak itu dilakukan oleh orang-orang yang, baik berdasar hubungan kerja, maupun berdasar hubungan lain, bertindak dalam lingkungan badan hukum, perseroan, perserikatan atau yayasan itu, tak peduli apakah orang-orang itu masing-masing tersendiri melakukan tindak pidana ekonomi itu atau pada mereka bersama ada anasir-anasir tindak pidana tersebut.” (pertebal penulis)

Selanjutnya pada ketentuan Pasal 20 ayat (2) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Korupsi menyatakan sebagai berikut :<sup>345</sup>

“Tindak pidana korupsi dilakukan oleh korporasi apabila tindak pidana tersebut dilakukan oleh orang-orang baik berdasarkan hubungan kerja maupun berdasarkan hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama.”

Dengan adanya kata-kata **“dilakukan juga”** sebagaimana tersebut dalam Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1955 diatas menurut **Barda Nawawi Arief**, “jelas bahwa perumusan tersebut hanya merupakan fiksi yang memperluas bentuk tindak pidana yang sebenarnya tidak dilakukan oleh badan hukum akan tetapi dianggap telah dilakukan juga oleh badan hukum. Oleh karena itu

---

<sup>343</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Sistem Pemidanaan Dalam bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pemidanaan Dalam UU Perbankan dan UU Bank Indonesia), Op.Cit., hlm. 7.

<sup>344</sup>A. Hamzah, Hukum Pidana Ekonomi Edisi Revisi (Selaras Inpres No. 4 Tahun 1985), Erlangga, Jakarta, 1996, hlm. 156-157.

<sup>345</sup>Nyoman Serikat Putra Jaya, Tindak Pidana Korupsi, Kolusi dan Nepotisme Di Indonesia, Universitas Diponegoro, Semarang, 2000, hlm. 78.

perumusan tersebut tidak menjelaskan pengertian kapan badan hukum itu dikatakan melakukan (sebagai pembuat) tindak pidana.<sup>346</sup> Selanjutnya **Barda Nawawi Arief** mengungkapkan bahwa apabila perumusan itu dimaksudkan untuk menjelaskan hal tersebut maka dapat digunakan rumusan sebagai berikut : “Suatu tindak pidana...dilakukan oleh badan hukum atau atas nama badan hukum, apabila....(misalnya : dilakukan oleh pengurus, salah seorang anggota pengurus atau atas nama pengurus atau nama pengurus atau anggota pengurus atau menurut ketentuan yang berlaku pada hukum yang bersangkutan).”<sup>347</sup>

Perumusan ini ada sedikit kesamaan yaitu dengan bunyi perumusan dalam Pasal 20 ayat (2) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tersebut diatas. Namun dalam perumusan tersebut tidak menegaskan “dilakukan oleh siapa” secara eksplisit sebagaimana dijelaskan beliau diatas, hanya dirumuskan secara implisit yang mencakup secara keseluruhan yaitu orang-orang baik berdasarkan hubungan kerja maupun berdasarkan hubungan lain, bertindak dalam lingkungan korporasi tersebut baik sendiri maupun bersama-sama. Hal ini juga seperti dalam rumusan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Darurat Nomor 7 Tahun 1955 dimana menurut **Muladi**, “ternyata belum memberikan ketegasan mengenai batasan atau ukuran yang dipakai untuk menentukan suatu tindak pidana ekonomi itu dilakukan oleh suatu badan hukum atau korporasi. Hanya saja dikatakan batasan atau ukurannya disebutkan : a)

---

<sup>346</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, **Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana**, Op.Cit., hlm. 134.

<sup>347</sup>Ibid, hlm. 134-135.

berdasarkan hubungan kerja atau hubungan lain; dan b) berdasarkan bertindak dalam lingkungan badan hukum.<sup>348</sup>

Sehubungan dengan perumusan kedua hal tersebut, maka **Suprpto** mendefinisikan sebagai berikut:<sup>349</sup>

1. Adanya "**hubungan kerja**" maksudnya: "Ini adalah suatu fiksi, ialah dalam hal ini suatu badan dianggap melakukan hal yang tidak dilakukannya, tetapi dilakukan oleh orang yang ada dalam hubungan kerja pada badan itu."
2. Adanya "**hubungan lain**" maksudnya: "Keganjilan lebih menonjol, bilamana dipergunakan dasar "**hubungan lain**" yang disebut dalam Pasal 15 ayat (2) untuk mempertanggungjawabkan suatu badan atas perbuatan orang lain. Hubungan lain itu misalnya terdapat dalam perseroan terbatas dan seseorang yang mewakilinya dalam penjualan barang-barangnya, yang hanya mendapat komisi (*Commissie Agent*), jadi tidak dalam hubungan kerja dengan badan tersebut".

Sehubungan dengan "orang yang bertindak dalam hubungan lain-lain", **A.Z. Abidin** memberikan jalan keluarnya untuk menghindari pengertian yang luas, yaitu terhadap "orang melakukan kejahatan dalam hubungan lain" dengan korporasi, perlu dibatasi sehingga hanya orang yang melakukan kejahatan ekonomi dalam hubungan fungsional dengan korporasi yang dapat melibatkan korporasi dalam kejahatan yang dibuat orang itu (*in the course of carrying on the affairs of the corporation*).<sup>350</sup>

Berkaitan dengan hal tersebut, maka dapat kita simak pendapat **Mardjono Reksodiputro** sebagai berikut:<sup>351</sup>

---

<sup>348</sup>Muladi dan Dwija Priyatno, Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 74.

<sup>349</sup>Ibid, hlm. 75.

<sup>350</sup>Ibid, hlm. 76.

<sup>351</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam buku Kumpulan Karangan Buku I Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 107-108.

“Dalam ilmu hukum pidana Indonesia gambaran tentang pelaku tindak pidana masih sering dikaitkan dengan perbuatan yang secara fisik dilakukan oleh pembuat (*fysik dader*). Dalam literatur ilmu hukum pidana sekarang, diingatkan bahwa dalam lingkungan sosial ekonomi seseorang pembuat tidaklah perlu selalu melakukan perbuatan tindak pidana secara fisik. Dapat saja perbuatan tersebut dilakukan oleh pegawainya. Karena perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia, maka pelimpahan pertanggungjawaban dari perbuatan manusia ini menjadi perbuatan korporasi, dapat dilakukan apabila perbuatan tersebut dalam lalu lintas bermasyarakat berlaku sebagai perbuatan korporasi yang bersangkutan. Ini yang dikenal dalam bahasa pustaka hukum pidana sebagai “pelaku fungsional” (*functionele dader*).”

Sehubungan dengan perbuatan korporasi selalu diwujudkan melalui perbuatan manusia, maka **Mardjono Reksodiputro** mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :<sup>352</sup>

“Perlu diperhatikan bahwa perbuatan manusia yang dapat dipertanggungjawabkan kepada korporasi dapat dipisahkan antara: pengurus, orang diluar badan pengurus tetapi mempunyai wewenang mewakili korporasi berdasarkan anggaran dasar, dan mereka yang mewakili korporasi secara lain. Mengenai pengurus dan orang lain yang mewakili sesuai dengan anggaran dasar korporasi, konstruksi hukum yang disampaikan diatas dapat dipergunakan. Tetapi bagaimana dengan mereka yang mewakili korporasi secara lain. Mengenai yang terakhir ini dalam praktek sering terjadi bahwa pelaku secara fisik adalah orang (dapat manusia atau korporasi lain) yang secara organisatoris tidak mempunyai hubungan sama sekali dengan korporasi yang dituduhkan melakukan tindak pidana. Dalam hal ini maka konstruksi hukum perdata mengenai “perwakilan” (*vetegenwoordiging*) dan “pemberian kuasa” (*lastgeving*) juga dapat dipergunakan. Dan karena itu melalui konstruksi hukum “siapa yang secara nyata memimpin atau memberi perintah” (*feitelijke leidinggever en opdrachtgever*), yaitu orang dalam korporasi, maka perbuatan “orang lain” tersebut juga dapat dipertanggungjawabkan kepada korporasi yang bersangkutan.”

Sehubungan dengan permasalahan tentang perumusan “kapan korporasi dikatakan melakukan tindak pidana” dalam uraian tersebut diatas, maka dalam hal ini penulis berkesimpulan sependapat dengan rumusan yang disampaikan oleh **Barda**

---

<sup>352</sup>Ibid, hlm. 108-109.

Nawawi Arief karena sangat jelas dan tegas sehingga tidak dapat menimbulkan suatu penafsiran yang luas.

Semenjak 1 September 1976 peraturan baru tentang dapat di hukumnya perserikatan-perserikatan atau badan-badan usaha (*corporaties*), dimana untuk selanjutnya akan dipakai istilah "*corporaties*", sebagai nama gabungan, tidak memuat pembaharuan-pembaharuan secara prinsipiil dalam rangka hukum pidana keseluruhannya.<sup>353</sup> Dalam hal ini perumusan tentang istilah penyebutan korporasi atau badan hukum, Barda Nawawi Arief mengklasifikasikan dari beberapa peraturan perundang-undangan di Indonesia dengan bagan sebagai berikut :<sup>354</sup>

NO.	UNDANG-UNDANG	PENYEBUTAN SUBJEK "KORPORASI"
1.	UU-TPE (UU No. 7/Drt. 1955)	<ul style="list-style-type: none"> <li>apabila dilakukan oleh atau a/n "<u>badan hukum, perseroan, perserikatan atau yayasan</u>" (Psl. 15);</li> </ul>
2.	UU Subversi (UU No. 11 Pnps. 1963)	<ul style="list-style-type: none"> <li>spt. UU-TPE, hanya <u>ditambah "organisasi lainnya"</u> (Psl. 17).</li> </ul>
3.	UU Perindustrian (No. 5/1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>korporasi tidak disebut secara eksplisit, tetapi dalam Psl. 21 (1) jo. Psl. 1 ke-7 disebut subjek TP berupa "<u>Perusahaan Industri</u>";</li> <li>Dalam Psl. 1 ke-7 dijelaskan : "<u>Perusahaan industri adalah badan usaha yang melakuk-kan kegiatan di bidang usaha industri</u>".</li> </ul>
4.	UU Pos (UU No. 6/ 1984)	<ul style="list-style-type: none"> <li>dilakukan oleh atau a/n "<u>badan hukum, perseroan, perserikatan orang lain, atau</u></li> </ul>

<sup>353</sup>Schaffmeister, N. Keijzer dan E.PH. Sutorius (editor J.E. Sahetapy), Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 423.

<sup>354</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 2-4.

		yayasan" (Psl. 19 ayat 3);
5.	UU Perikanan (No. 9/ 1985)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• "tiap orang atau <u>badan hukum</u>" (lihat Psl. 6 ayat 1; Psl. 7:1 jo. 24; Psl. 10:1 jo. 25).</li> </ul>
6.	UU Perbankan (UU No. 7/1992)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• dilakukan oleh "<u>badan hukum yang ber-bentuk PT, perserikatan, yayasan atau koperasi</u>" (Psl. 46 : 2);</li> </ul>
7.	UU Pasar Modal (UU No. 8/1995)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subjek yang disebut dalam perumusan delik adalah "<u>setiap pihak</u>";</li> <li>• Yang dimaksud dgn. "<u>setiap pihak</u>" (Psl. 1 angka 23) adalah: "<u>orang perseorangan, perusahaan, usaha bersama, asosiasi atau kelompok yang terorganisasi</u>";</li> </ul>
8.	UU Psikotropika (UU No. 5/1997)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dalam perumusan delik hanya disebut istilah "<u>korporasi</u>";</li> <li>• Pengertiannya disebut dalam Psl. 1 sub 13: "<u>kumpulan terorganisasi dari orang/atau kekayaan, baik merupakan badan hukum maupun bukan</u>".</li> </ul>
9.	UU Narkotika (UU No. 22/1997, menggantikan UU No. 9/1976)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subjek t.p. dalam UU lama (No. 9/ 1976), disebut dengan berbagai istilah, yaitu "<u>oleh badan hukum, perseroan, perserikatan orang lainnya, atau yayasan</u>" (Psl. 49);</li> <li>• Dalam UU No. 22/1997 hanya disebut dengan satu istilah, yaitu "<u>korporasi</u>". -&gt; Pengertian "<u>korporasi</u>" dirumuskan dalam Psl. 1 sub 19, sama dgn. UU Psikotropika.</li> </ul>
10.	UU Lingkungan Hidup (UU No. 23/1997)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jika dilakukan oleh atau a/n suatu "<u>badan hukum, perseroan, perserikatan, yayasan atau organisasi lain</u>" (Psl. 46:1);</li> </ul>

11.	UU Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (UU No. 5/1999)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perumusan delik hanya diatur dalam 1 (satu) pasal, yaitu Psl. 48, yang terdiri dari pelanggaran beberapa pasal dlm. UU ini.</li> <li>• Dalam pasal-pasal yang disebut di dalam Psl. 48 itu, sama sekali tidak disebut-sebut korporasi/badan hukum. Subjek yang disebut adalah "<u>pelaku usaha</u>".</li> <li>• Dalam ketentuan umum Psl. 1 sub 5 dijelaskan, bhw. "<u>pelaku usaha</u> adalah setiap orang perorangan atau <u>badan usaha</u>, baik berbentuk <u>badan hukum</u> atau bukan.</li> </ul>
12.	UU Perlindungan Konsumen (UU No. 8/1999)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subjek t.p. yang disebut dalam perumusan delik (Psl. 62) adalah "<u>pelaku usaha</u>";</li> <li>• Pengertian "<u>pelaku usaha</u>" dijelaskan dlm. Psl. 1 sub 3 (sama dg. UU:5/1999 di atas).</li> </ul>
13.	UU TP Korupsi (No. 31/ 1999)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jika dilakukan oleh "<u>korporasi</u>" -&gt; pengertiannya dijelaskan dlm. Psl. 1 ke-1 (sama dgn. UU Psikotropika).</li> </ul>
14.	UU Pencucian Uang (No. 15/2002)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jika dilakukan oleh "<u>korporasi</u>" -&gt; pengertiannya dijelaskan dalam Psl. 1 ke-2 (sama dgn. UU Psikotropika);</li> </ul>

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka penulis berkesimpulan sependapat dengan menggunakan istilah "**korporasi**" karena secara konsisten istilah ini dapat kita lihat dalam beberapa ketentuan berikut ini :

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1997 tentang Psikotropika.
2. Undang- Undang Nomor 22 Tahun 1997 Tentang Narkotika.
3. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Tindak Pidana Korupsi.
4. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2002 tentang Pencucian Uang.

Dimana istilah “korporasi” terlihat semenjak “tahun 1997 yaitu dalam ketentuan undang-undang Psikotropika, yang dipengaruhi oleh istilah dalam konsep KUHP 1993.”<sup>355</sup> Hal ini dapat diusulkan sebagai bahan pertimbangan dalam penyusunan undang-undang transportasi yang akan datang. Dengan demikian, maka dapat digunakan rumusan yang oleh penulis sebagai berikut :

Dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian sistem perumusannya yaitu : **“Suatu tindak pidana perkeretaapian dilakukan oleh korporasi atau atas nama korporasi, apabila dilakukan oleh direktur atau pimpinan perusahaan atau; salah seorang anggota dewan direksi atau atas nama pimpinan perusahaan atau pimpinan karyawan atau manajer atau; anggota karyawan atau awak kereta atau masinis atau petugas penjaga pintu lintasan rel kereta api atau petugas pengawas lalu lintas rel kereta api.”**

Dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sistem perumusannya yaitu : **“Suatu tindak pidana Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dilakukan oleh korporasi atau atas nama korporasi, apabila dilakukan oleh direktur atau pimpinan perusahaan atau; salah seorang anggota dewan direksi atau atas nama atau pimpinan perusahaan, pimpinan karyawan atau manajer atau; anggota karyawan atau kondektur atau kenek atau sopir.”**

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sistem perumusannya yaitu : **“Suatu tindak pidana Penerbangan dilakukan oleh**

---

<sup>355</sup>Ibid, hlm 4.

**korporasi atau atas nama korporasi, apabila dilakukan oleh direktur atau pimpinan perusahaan atau; salah seorang anggota dewan direksi atau atas nama pimpinan perusahaan atau manajer atau pimpinan karyawan atau; anggota karyawan atau awak pesawat, atau petugas pengawas lalu lintas udara, atau pilot atau co pilot.”**

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sistem perumusannya yaitu : **“Suatu tindak pidana Pelayaran dilakukan oleh korporasi atau atas nama korporasi, apabila dilakukan oleh direktur atau pimpinan perusahaan atau; salah seorang anggota dewan direksi atau atas nama pimpinan perusahaan atau pimpinan karyawan atau manajer atau; anggota karyawan atau anak buah kapal atau nahkoda atau petugas pengawas lalu lintas pelabuhan atau syahbandar.”**

### **3. Dalam hal bagaimana korporasi dapat dipertanggungjawabkan**

Sesudah korporasi atau badan hukum dinyatakan telah melakukan suatu tindak pidana, maka permasalahan selanjutnya adalah bagaimanakah menentukan kesalahan dan pertanggungjawaban terhadap korporasi tersebut. Hal ini dikarenakan dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap korporasi harus terlebih dahulu menentukan suatu kesalahan. Sehubungan dengan bagaimana cara menentukan kesalahan dan pertanggungjawaban korporasi tersebut masih menimbulkan beberapa

perbedaan pendapat sebagaimana dicontohkan **Barda Nawawi Arief** sebagai berikut.<sup>356</sup>

“Suatu kasus dibidang tindak pidana ekonomi yang menimbulkan perbedaan pendapat antara **Soeprapto** dan **Roeslan Saleh** yaitu : “seorang manager dari suatu perusahaan menjual suatu jenis barang dengan harga yang lebih tinggi daripada harga tertinggi yang diperkenankan oleh Pemerintah. Menaikkan harga terlarang itu tidak sepengetahuan Direktur PT dan jika ia mengetahui tentu akan menggagalkannya”.

Menanggapi hal tersebut, mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi atau badan hukum, **Soeprapto** intinya berpendapat “bahwa tidaklah mungkin badan hukum dipertanggungjawabkan juga atas perbuatan orang lain (*manager*) yang dilakukan dengan sengaja. Hal ini tidak mungkin karena pada badan tadi tidak ada unsur kesengajaan.”<sup>357</sup> **Soeprapto** berpendapat walaupun sebenarnya delik ekonomi itu (dengan sengaja menaikkan harga terlarang) dilakukan oleh manager yang ada “hubungan kerja” dengan P.T., sebagai badan hukum, namun tetap badan hukum tidak dapat dipertanggungjawabkan apabila ternyata tidak ada unsur kesengajaan sebagai salah satu unsur kesalahan. Tidak adanya unsur kesengajaan pada P.T. (badan hukum) itu dikonstruksikan pada tidak adanya kesengajaan pada diri direktur P.T.”<sup>358</sup> tersebut.

Lebih lanjut **Soeprapto** menyatakan “bahwa dalam hal pelaku adalah orang yang tidak ada hubungan kerja dengan badan hukum tersebut tetap berdasar hubungan lain misalnya orang yang mewakili P.T., dalam penjualan barang-

---

<sup>356</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 137-138.

<sup>357</sup>Ibid, hlm. 138.

<sup>358</sup>Ibid, hlm. 138.

barangnya yang hanya mendapat komisi (*commissie-agent*).<sup>359</sup> Apabila badan tersebut harus pula bertanggungjawab atas perbuatan seorang yang melakukan perwakilan untuknya seperti tersebut diatas maka dapat dimengerti bahwa terlalu jauh diperluasnya pertanggung jawaban. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa menurut Soeprapto “untuk dapat dipertanggungjawabkannya suatu badan hukum, prinsip atau asas kesalahan tetap tidak dapat ditinggalkan.”<sup>360</sup>

Terhadap kasus tersebut, **Roeslan Saleh** meninjau dengan konsep *dualistis* yaitu memisahkan antara “perbuatan pidana” dengan “pertanggungjawaban pidana”, sebagaimana dijelaskan sebagai berikut :<sup>361</sup>

1. Mengenai perbuatannya : “bahwa badan hukum (P.T.) itu telah melakukan tindak pidana ekonomi sehingga dapat dituntut. Dasar penuntutannya tidak karena pasal-pasal “penyertaan” contoh pasal 55 dan 56 KUHP, tetapi justru dalam Pasal 15 ayat (2) tersebut”;
2. Mengenai pertanggungjawaban pidananya : ”kiranya mengenai dapat dipertanggungjawabkannya Direktur, dan selanjutnya memidananya telah jelas , yaitu bahwa Direktur itu tidak mungkin dipertanggungjawabkan karena dia tidak melakukan (turut serta melakukan) perbuatan pidana itu dan... Lain halnya dengan badan hukum, segala sesuatunya itu adalah karena telah ditentukan demikian oleh aturan-aturannya dalam Pasal 15 ayat (2) undang-undang tindak pidana ekonomi.

Menanggapi hal tersebut, **Barda Nawawi Arief** mengungkapkan bahwa ketidak pastian tersebut terletak pada kata-kata “lain halnya” yang dihubungkan dengan kalimat diatasnya “kiranya...telah jelas”, yaitu apakah “lain halnya” untuk badan hukum itu dihubungkan dengan “tidak mungkin dipertanggungjawabkannya

---

<sup>359</sup>Ibid, hlm. 138.

<sup>360</sup>Ibid, hlm. 138-139.

<sup>361</sup>Ibid, hlm. 139.

Direktur dan selanjutnya memidananya” atau dihubungkan dengan “karena dia (Direktur) tidak melakukan perbuatan pidana.”<sup>362</sup>

Lebih lanjut beliau berpendapat bahwa “apabila dihubungkan dengan yang pertama berarti badan hukum itu dapat dipertanggungjawabkan dan selanjutnya dipidana; tetapi apabila dihubungkan dengan yang kedua berarti hanya menegaskan pendapat yang terdahulu bahwa badan hukum itu dapat dituntut karena telah melakukan tindak pidana.”<sup>363</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut, maka jelas ada “pandangan baru” dari **Roeslan Saleh** dalam hal pertanggungjawaban badan hukum yang berbeda dengan **Soeprapto** diatas. Maksud dari “pandangan baru” adalah khususnya dalam pertanggungjawaban pidana badan hukum, asas kesalahan tidak mutlak berlaku.<sup>364</sup> Seperti diketahui syarat atau prinsip umum untuk adanya pertanggungjawaban pidana ialah adanya kesalahan, yang di negara-negara *Anglo Saxon* dikenal dengan asas *mens rea*.<sup>365</sup> Sebagaimana **Mardjono Reksodiputro**, menjelaskan bahwa masalah kesalahan dan pertanggungjawaban pidana korporasi dapat pula dipecahkan dengan cara lain. Dimana terdapat pandangan bahwa korporasi tidak mungkin mempunyai kesalahan, akan tetapi pembedaan korporasi harus dimungkinkan. Pada dasarnya pemikiran ini datangnya dari para ahli hukum **Anglo Amerika** (*common law*

---

<sup>362</sup>Ibid, hlm. 140.

<sup>363</sup>Ibid, hlm. 140.

<sup>364</sup>Ibid, hlm. 140.

<sup>365</sup>Ibid, hlm. 140.

*countries*) dengan menggunakan konsep “*strict liability*” (= tanggungjawab mutlak; *absolute liability*).<sup>366</sup>

Lebih lanjut beliau, mengungkapkan bahwa konsep ini khusus dimaksudkan untuk menanggulangi tindak pidana yang melanggar kesejahteraan masyarakat (*public welfare offenses*). Sebagaimana umumnya pelanggaran-pelanggaran besar terhadap ketentuan-ketentuan tentang kesejahteraan masyarakat dilakukan oleh korporasi. Kewajiban negara modern untuk secara lebih luas melindungi kesejahteraan masyarakatnya, menimbulkan berbagai pengaturan mengenai misalnya: bidang keselamatan dan kesehatan di tempat kerja dan tempat pemukiman, dalam pengolahan makanan, obat-obatan dan lain sebagainya.<sup>367</sup>

Mardjono Reksodiputro kemudian berpendapat bahwa konsep “*strict liability*” ini dalam hukum Anglo Amerika mengajarkan adanya pertanggungjawaban tanpa kesalahan (*liability without fault*) dan ditujukan kepada tindak pidana yang tidak membutuhkan “*mens rea*” (keadaan batiniah yang salah). Karena itu konsep ini hanya dipergunakan untuk tindak pidana ringan (*regulatory offenses*) yang hanya mengancamkan pidana denda, seperti pada kebanyakan “*public welfare offenses*”.<sup>368</sup> Dimana para ahli hukum pidana Indonesia telah mengambil ahli konsep ini sebagaimana dalam rancangan KUHP baru (*ius constituendum*).

---

<sup>366</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam buku Kumpulan Karangan Buku I Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 110-111.

<sup>367</sup>Ibid, hlm. 110.

<sup>368</sup>Ibid, hlm. 111.

Sejalan dengan doktrin atau teori tersebut diatas, **Barda Nawawi Arief** berpendapat sebagai berikut :<sup>369</sup>

“Walaupun pada prinsipnya berlaku asas *Mens Rea*, namun di Inggris ada delik-delik yang tidak mensyaratkan adanya *mens rea* (berupa *intention, recklessness* atau *negligence*). Si pembuat sudah dapat dipidana apabila ia telah melakukan perbuatan sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang tanpa melihat bagaimana sikap batinnya. Disini berlaku apa yang disebut dengan *strict liability* yang sering diartikan secara singkat *liability without fault* (pertanggungjawaban tanpa kesalahan).

Dalam kesempatan lain **Muladi dan Barda Nawawi Arief**, menyatakan bahwa :<sup>370</sup>

“Dalam pengertian *strict liability*, seseorang sudah dapat dipertanggungjawabkan walaupun pada diri orang itu tidak ada *mens rea* untuk tindak-tindak pidana tertentu. *Strict liability* menurut **Curson** didasarkan pada alasan-alasan sebagai berikut : (a) adalah sangat *essensiil* untuk menjamin dipatuhinya peraturan-peraturan penting tertentu yang diperlukan untuk kesejahteraan masyarakat; (b) pembuktian adanya *mens rea* akan menjadi sangat sulit untuk pelanggaran-pelanggaran yang berhubungan dengan kesejahteraan masyarakat itu; (c) tingginya tingkat “bahaya sosial” yang ditimbulkan oleh perbuatan yang bersangkutan.” (pertebak cetak miring penulis)

Dalam ajaran *common law*, menurut **Barda Nawawi Arief** “*strict liability*” berlaku terhadap tiga macam delik yaitu :<sup>371</sup>

1. *Public Nuisance* (gangguan terhadap ketertiban umum, menghalangi jalan raya, mengeluarkan bau tidak enak yang mengganggu lingkungan);
2. *Criminal Libel* (fitnah, pencemaran nama);
3. *Contempt of court* (pelanggaran tata tertib pengadilan).

Akan tetapi kebanyakan *strict liability* terdapat pada delik-delik yang diatur dalam undang-undang (*statutory offences; regulatory offences; mala prohibita*) yang pada umumnya merupakan delik-delik terhadap kesejahteraan umum (*public welfare offences*). Termasuk *regulatory offences* misalnya, penjualan makanan

<sup>369</sup>Barda Nawawi Arief, Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 28.

<sup>370</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 141.

<sup>371</sup>Barda Nawawi Arief, Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 28-29.

dan minuman atau obat-obatan yang membahayakan, penggunaan gambar dagang yang menyesatkan dan pelanggaran lalu-lintas.

Barda Nawawi Arief, juga mengungkapkan bahwa pertanggungjawaban pidana korporasi dapat juga semata-mata berdasarkan undang-undang, yaitu dalam hal korporasi melanggar atau tidak memenuhi kewajiban atau kondisi atau situasi tertentu yang ditentukan oleh undang-undang. Pelanggaran kewajiban atau kondisi atau situasi tertentu oleh korporasi ini dikenal dengan istilah "*Companies offence*", "*situational offence*", atau "*strict liability offences*". Misalnya dalam suatu ketentuan undang-undang menetapkan sebagai suatu delik bagi :<sup>372</sup>

1. korporasi yang menjalankan usahanya tanpa izin;
2. korporasi pemegang izin yang melanggar syarat-syarat (kondisi/situasi) yang ditentukan dalam izin itu;
3. korporasi yang mengoperasikan kendaraan yang tidak diasuransikan di jalan umum.

Lebih lanjut beliau, menjelaskan beberapa contoh kasus atau perkara *strict liability* sebagai berikut :<sup>373</sup>

1. **Perkara R. v. Prince (1875):**
  - Prince dituduh menarik dari kekuasaan orang tua seorang gadis berumur 16 tahun tanpa izin orang tuanya (melanggar Pasal 55 *Offences against the person Act 1861* yang diperbaharui dengan pasal 20 *Sexual Offences Act 1956*).
  - Di muka sidang Prince mengemukakan alasan, bahwa ia memang mengetahui gadis itu di bawah kekuasaan orang tua tetapi ia mengira/berkeyakinan bahwa gadis itu berumur 18 tahun.

---

<sup>372</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 15.

<sup>373</sup>Barda Nawawi Arief, Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 29-31.

- Pengadilan berpendapat, bahwa terhadap perbuatan “menarik gadis dari kekuasaan orang tua” harus tetap dibuktikan adanya kesengajaan, tetapi terhadap “usia gadis tersebut” (yaitu 16 tahun) tidak harus dibuktikan karena undang-undang tidak mensyaratkan pengetahuan terhadap umur dari gadis itu. Prince tetap dipidana.

2. **Warner v. Metropolitan Police Commissioners (1969):**

- Terdakwa Warner dituduh “memiliki bahan terlarang” berupa tablet-tablet *amphetamine sulphate*, melanggar *Drugs (Prevention of Misuse) Act 1964*. Bahan-bahan terlarang itu terdapat di dalam salah satu paket parfum yang terdakwa beli dari orang yang biasa menjual kepadanya. Menurut terdakwa, ia tidak tahu bahwa salah satu paket itu berisi bahan terlarang, ia mengira dan yakin paket itu pun berisi parfum (*scent*).
- Oleh pengadilan tingkat pertama (*Inner London Quarter Sessions*) terdakwa dipidana setelah hakim dalam “Kesimpulan” (*Summing-up*)nya menerangkan kepada juri, bahwa untuk pemidanaan cukup dinyatakan bahwa terdakwa kedatangan “memiliki” bahan-bahan terlarang dan ia tidak perlu mengetahui bahan apa itu.
- *Court of Appeal* menolak banding dari terdakwa, tetapi atas permohonan terdakwa menetapkan bahwa dalam kasus ini ada masalah hukum yang penting. Oleh karena itu dengan berat akhirnya *Court of Appeal* mengizinkan pemeriksaan *Appeal* ke *House of Lords*.
- *House of Lord* berpendapat, bahwa tindak pidana yang dituduhkan itu bersifat *absolut* yaitu tidak diperlukan adanya *mens rea*, sekalipun terdakwa “dalam memiliki” paket itu sama sekali tidak mengetahui isi paket itu.

3. **Sweet v. Parsley (1970):**

- Terdakwa bertempat tinggal di *Oxford*, tetapi mempunyai rumah sendiri di luar *Oxford*. Rumah itu disewakan kepada beberapa orang yang menurut polisi bertampang sebagai orang-orang yang termasuk *beatnick fraternity* (kelompok persaudaraan *crossboy/crossgirl*). Salah satu kamar masih didiami terdakwa yang hanya kadang-kadang saja datang kesitu. Ia tidak menghiraukan apa yang terjadi dirumahnya, yang ternyata sesekali digunakan oleh penyewa itu untuk tempat mengisap *cannabis* (ganja).
- Terdakwa diajukan ke pengadilan dengan tuduhan melanggar Pasal 5 *The Dangerous Drugs Act 1965*, yaitu mengelolaplat-tempat (*premises*) untuk mengisap ganja. Walaupun terdakwa telah mengemukakan bahwa ia tidak mengetahui rumah yang disewakannya itu digunakan untuk itu, namun ia tetap dipidana.
- Terdakwa banding ke *Court of the Queen’s Bench Division* dan kemudian ke *House of Lords*. Banding diterima dan putusan dibatalkan oleh *House of Lords* berdasarkan alasan, bahwa pengetahuan akan penggunaan tempat itu merupakan unsur *essensial* untuk tindak pidana itu, dan karena

terdakwa tidak mempunyai pengetahuan seperti itu, ia tidak dapat dikatakan melakukan tindak pidana itu. Jadi tidak diterima adanya *strict liability* dalam kasus ini. Terdakwa tidak dipidana.

Catatan:

Dalam kasus 1 dan 2, terdakwa dipidana karena *strict liability* tetapi justru dalam kasus 3 ini terdakwa tidak dipidana. Tidak dipidananya kasus 3 ini bukan karena tidak terbukti adanya *mens rea*, tetapi justru karena tidak terbuktinya terdakwa melakukan *actus reus* (perbuatan terlarang) yang dituduhkan. Perbuatan yang dituduhkan adalah “mengelola tempat untuk mengisap ganja.” Dalam perumusan delik demikian, *House of Lords* berpendapat bahwa yang dilarang bukan hanya perbuatan “mengelola/menyewakan”, tetapi menyewakan untuk mengisap ganja.”

Sehubungan dengan hal tersebut, ada dua pandangan atau pendapat

mengenai *strict liability* dan *absolute liability* yaitu.<sup>374</sup>

1. **Strict liability merupakan absolute liability.** Alasan atau dasar pemikirannya ialah: bahwa dalam perkara *strict liability* seseorang yang telah melakukan perbuatan terlarang (*actus reus*) sebagaimana dirumuskan dalam undang-undang sudah dapat dipidana tanpa mempersoalkan apakah si pelaku mempunyai kesalahan (*mens rea*) atau tidak. Jadi seseorang yang sudah melakukan tindak pidana menurut rumusan undang-undang harus/mutlak dapat dipidana.
2. **Strict liability bukan absolute liability.** Artinya orang yang telah melakukan perbuatan terlarang menurut undang-undang tidak harus atau belum tentu dipidana.

Dari pendapat yang kedua tersebut diatas, telah dikemukakan oleh J.C.

Smith dan Brian Hogan dengan dua alasan sebagai berikut:<sup>375</sup>

- a. Suatu tindak pidana dapat dipertanggungjawabkan secara *strict liability* apabila tidak ada *mens rea* yang perlu dibuktikan sebagai satu-satunya unsur untuk *actus reus* yang bersangkutan. Unsur utama atau unsur satu-satunya itu biasanya merupakan salah satu ciri utama, tetapi sama sekali tidak berarti bahwa *mens rea* itu tidak disyaratkan sebagai unsur pokok yang tetap ada untuk tindak pidana itu. Misal A dituduh melakukan tindak pidana “menjual daging yang tidak layak di untuk dimakan” (misal membahayakan kesehatan/jiwa orang lain). Tindak pidana ini menurut hukum Inggris termasuk tindak pidana yang dapat dipertanggungjawabkan secara *strict*

<sup>374</sup>Ibid, hlm. 31.

<sup>375</sup>Ibid, hlm. 32.

liability. Dalam hal ini tidak perlu dibuktikan bahwa A mengetahui daging itu tidak layak untuk dikonsumsi, tetapi tetap harus dibuktikan, bahwa A sekurang-kurangnya memang menghendaki (sengaja) untuk menjual daging itu. Jadi jelas bahwa dalam hal ini *strict liability* tidak bersifat *absolut*.

- b. Dalam kasus-kasus *strict liability* memang tidak dapat diajukan alasan pembelaan untuk “kenyataan khusus” (*particular fact*) yang dinyatakan terlarang menurut undang-undang, misal dengan mengajukan adanya “*reasonable mistake*”, tetapi tetap dapat mengajukan pembelaan untuk keadaan-keadaan lainnya. Misal dalam kasus “mengendarai kendaraan yang membahayakan” (melampaui batas maksimum), dapat diajukan alasan pembelaan bahwa dalam mengendarai kendaraan itu ia berada dalam keadaan *autism*. Misal lain, A dapat mengajukan pembelaan berdasarkan adanya *compulsion*. Jadi dalam hal ini pun *strict liability* bukanlah *absolute liability*.

Selain doktrin atau teori *strict liability* tersebut diatas, juga dikenal pula suatu doktrin “*vicarious liability*”. Dalam ajaran *vicarious liability*, menurut **Mardjono Reksodiputro** dapat disebut sebagai tanggung jawab yang dialihkan (*imputed liability*), maka pertanggungjawaban pidana dialihkan kepada orang lain (manusia atau korporasi) oleh pelaku fisik. Karena adanya hubungan antara orang yang mempertanggung jawabkan dengan pelaku fisik.<sup>376</sup> Sebagaimana “dalam hukum perdata juga mengenal pula bangunan yang serupa, dimana korporasi sebagai majikan bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh pegawainya dalam rangka pekerjaan korporasi, yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum, sehubungan dengan tersebut maka dapat dikenakan Pasal 1367 KUH Perdata Indonesia”.<sup>377</sup> Sebagaimana penulis kutipkan bunyi pasal tersebut, menyatakan : “majikan-majikan dan mereka yang mengangkat orang-orang lain untuk mewakili urusan-urusan

---

<sup>376</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam buku Kumpulan Karangan Buku I Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 112.

<sup>377</sup>Ibid, hlm. 112.

mereka, adalah bertanggung jawab tentang kerugian yang diterbitkan oleh pelayan-pelayan atau bawahan-bawahan mereka di dalam melakukan pekerjaan untuk mana orang-orang ini dipakainya.”<sup>378</sup>

Namun dalam ajaran “*vicarious liability*” ini hubungannya tidak selalu perlu hubungan majikan dengan pegawai, karena dapat juga dengan “orang lain” yang mewakili korporasi. Pengalihan tanggung jawab ini penting, justru karena dalam korporasi yang besar dengan struktur organisasi yang rumit, tidak selalu jelas hubungan antara pelaku fisik dengan korporasi yang bersangkutan.<sup>379</sup> Pertanggung jawaban demikian misalnya terjadi dalam hal perbuatan-perbuatan yang dilakukan oleh orang lain itu ada dalam ruang lingkup pekerjaan atau jabatannya.<sup>380</sup> Terpenting dalam bangunan hukum tanggung jawab yang diahlikan ini adalah bahwa tidak perlu dapat kesalahan pada pelaku fisik (dan tidak perlu pula ada kewajiban hukum), karena yang menentukan adalah adanya kewajiban hukum (yang dilanggar) pada korporasi.<sup>381</sup> Jadi pada umumnya terbatas pada kasus-kasus yang menyangkut hubungan antara majikan dengan buruh, pembantu atau bawahannya.<sup>382</sup>

---

<sup>378</sup>R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Op.Cit., hlm. 289.

<sup>379</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam buku Kumpulan Karangan Buku I Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 112.

<sup>380</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 141.

<sup>381</sup>Mardjono Reksodiputro, Tindak Pidana Korporasi dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia, dalam buku Kumpulan Karangan Buku I Kemajuan Pembangunan Ekonomi dan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 112.

<sup>382</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 141.

Sehubungan dengan doktrin *vicarious liability* tersebut diatas, Peter Gillies menyatakan bahwa :<sup>383</sup>

“Seseorang dapat dipertanggungjawabkan atas perbuatan dan kesalahan orang lain. Pertanggungjawaban demikian hampir semuanya ditujukan pada delik undang-undang (*statutory offences*), dan dasarnya adalah maksud pembuat undang-undang (sebagaimana dapat dibaca dari ketentuan di dalamnya) bahwa delik ini dapat dilakukan baik secara *vicarious* maupun secara langsung. Dengan kata lain, tidak semua delik dapat dilakukan baik secara *vicarious*. Pengadilan telah mengembangkan sejumlah prinsip-prinsip mengenai hal ini. Salah satunya adalah “*employment principle*”. Menurut doktrin ini, majikan (*employer*) adalah penanggung jawab utama dari perbuatan-perbuatan para buruh atau karyawan yang melakukan perbuatan itu dalam ruang lingkup tugas atau pekerjaannya.”

Di Australia tidak ada keraguan, bahwa “*the vicar’s criminal act*” (perbuatan dalam delik *vicarious*) dan “*the vicar’s guilty mind*” (kesalahan atau sikap batin jahat dalam delik *vicarious*) dapat dihubungkan dengan majikan atau pembuat (*principal*). Berbeda dengan Australia, di Inggris “*a guilty mind*” hanya dapat dihubungkan (dengan majikan) apabila ada delegasi kewenangan dan kewajiban yang relevan (*a relevant “delegation” of powers and duties*) menurut undang-undang.<sup>384</sup>

Putusan-putusan pengadilan Inggris dan Australia sebelum 1944 mengenai penganan pertanggungjawaban korporasi dengan menunjuk pada perbuatan karyawan atau agennya, mungkin terkena pengaruh berbagai penafsiran, yaitu :<sup>385</sup>

1. Pengakuan bahwa perusahaan, sama dengan manusia, dapat bertanggungjawab secara pengganti atas tindak pidana yang dilakukan oleh pegawainya dalam ruang lingkup pekerjaannya, dimana delik itu merupakan salah satu delik yang dapat dilakukan secara *vicarious*;
2. Perusahaan, tidak seperti karyawan atau pembuat, bertanggung jawab atas semua delik yang dilakukan oleh pegawai atau agennya dalam ruang lingkup

<sup>383</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 151-152.

<sup>384</sup>Ibid, hlm. 152.

<sup>385</sup>Ibid, hlm. 152-153.

pekerjaannya, dengan ketentuan delik-delik ini mampu dilakukan oleh perusahaan

Penafsiran yang pertama berpendapat bahwa perusahaan dapat melakukan delik-delik tertentu secara mengganti berdasarkan atas perbuatan karyawan atau agennya. Sedangkan penafsiran yang ke dua tidak dapat dipertahankan atau diteruskan, dengan diterimanya pengakuan oleh pengadilan-pengadilan di Inggris dan Australia terhadap doktrin "*the direct corporate liability*", yang semata-mata membatasi korporasi terhadap delik-delik yang tidak mampu dilakukan oleh orang lain secara mengganti (*vicariously*).<sup>386</sup>

Berdasarkan pada "*employment principle*", bahwa majikan ("*employer*") adalah penanggungjawab utama dari perbuatan para buruh atau karyawan; jadi "*the servant's act is the master's act in law*".<sup>387</sup> Bertolak dari "*employment principle*" dalam hubungannya dengan *vicarious liability*, Peter Gillies membuat beberapa proposisi sebagai berikut.<sup>388</sup>

1. Suatu perusahaan (seperti halnya dengan manusia sebagai pelaku/pengusaha) dapat bertanggungjawab secara mengganti untuk perbuatan yang dilakukan oleh karyawan atau agennya. Pertanggungjawaban demikian hanya timbul untuk delik yang mampu dilakukan secara *vicarious*.
2. Dalam hubungannya dengan "*employment principle*", delik-delik ini sebagian besar atau seluruhnya merupakan "*summary offences*" yang berkaitan dengan peraturan perdagangan.
3. Kedudukan majikan atau agen dalam ruang lingkup pekerjaannya, tidaklah relevan menurut doktrin ini. Tidaklah penting bahwa majikan, baik sebagai korporasi maupun secara alami (perorangan), tidak telah mengarahkan atau memberi petunjuk atau perintah pada karyawan untuk melakukan

---

<sup>386</sup>Ibid, hlm. 153.

<sup>387</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 14.

<sup>388</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 154.

pelanggaran terhadap hukum pidana. (bahkan dalam beberapa kasus, *vicarious liability* dikenakan terhadap majikan walaupun karyawan melakukan perbuatan bertentangan dengan instruksi, berdasarkan alasan bahwa perbuatan karyawan dipandang sebagai telah melakukan perbuatan itu dalam ruang lingkup pekerjaannya). Oleh karena itu, apabila perusahaan terlibat, pertanggungjawaban muncul sekalipun perbuatan itu dilakukan tanpa menunjuk pada orang senior di dalam perusahaan.

Juga bisa didasarkan "*the delegation principle*". Jadi "*a guilty mind*" dari buruh atau karyawan dapat dihubungkan ke majikan apabila ada pendelegasian kewenangan dan kewajiban yang relevan (harus ada "*a relevant delegation of powers and duties*") menurut undang-undang.<sup>389</sup>

Berpaling dari teori atau doktrin *strict liability* dan *vicarious liability* tersebut diatas, maka doktrin "*direct corporate liability*" atau "*the identification doctrine*" menyatakan bahwa kesalahan terdapat pada pejabat senior yaitu orang-orang tertentu yang berhubungan erat dengan korporasi dan dengan pengelolaan korporasi. Dengan kata lain bahwa perbuatan atau delik dan kesalahan atau sikap batin pejabat senior dipandang sebagai perbuatan dan sikap batin perusahaan. Sedangkan unsur-unsur delik dapat dikumpulkan dari perbuatan dan sikap batin beberapa pejabat senior. Sebagaimana Barda Nawawi Arief menyimpulkan sebagai berikut:<sup>390</sup>

1. Perbuatan/kesalahan "pejabat senior" ("*senior officer*") diidentifikasi sebagai perbuatan/kesalahan korporasi;
2. Disebut juga teori/doktrin "*alter ego*" atau "teori organ";
  - Arti sempit (Inggris) : "hanya perbuatan pejabat senior (otak korporasi) yang dapat dipertanggungjawabkan kpd. korporasi.

---

<sup>389</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 15.

<sup>390</sup>Ibid, hlm. 12.

- Arti luas (USA): tidak hanya pejabat senior/direktur, tetapi juga agen di bawahnya.

Selanjutnya, Peter Gillies mengidentifikasi perbuatan dan sikap batin pejabat senior sebagai perbuatan dan sikap batin perusahaan. Dengan kiasan atau metafora dari hakim Denning L.J. dalam perkara *H.L. Bolton (Engineering) Co. Ltd. v. T.J. Graham dan Sons Ltd.* (1975) berikut ini :<sup>391</sup>

“Suatu perusahaan dalam banyak hal disamakan dengan orang. Ia mempunyai pusat otak dan syaraf yang mengontrol apa yang diperbuat. Ia juga mempunyai tangan-tangan yang memegang alat-alat dan berbuat sesuai dengan petunjuk-petunjuk pusat syaraf itu. Beberapa orang di dalam perusahaan itu ada yang semata-mata pegawai atau agen-agen yang tidak lebih daripada tangan-tangan untuk melakukan pekerjaan dan tidak dapat dikatakan mewakili sikap batin dan keinginan perusahaan. Yang lain adalah para direktur dan manajer yang mewakili atau melambangkan sikap batin dan kehendak perusahaan dan mengontrol apa yang dilakukan oleh perusahaan. Keadaan jiwa/sikap batin para manajer ini merupakan keadaan jiwa/sikap batin perusahaan dan diperlakukan demikian menurut UU.” (garis bawah penulis)

Dengan demikian, untuk tujuan-tujuan hukum maka pejabat senior adalah orang-orang yang mengendalikan perusahaan, baik sendiri maupun bersama pejabat senior lainnya. Ia mewakili “sikap batin dan kehendak” perusahaan, dan ia dibedakan dari mereka yang semata-mata sebagai pegawai dan agen dari perusahaan yang harus melaksanakan petunjuk-petunjuk dari pejabat senior. Pada umumnya para pengendali perusahaan adalah “para direktur” dan “manajer”.<sup>392</sup> Konsep tersebut dapat kita lihat

---

<sup>391</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 158.

<sup>392</sup>Ibid, hlm. 158-159.

dari beberapa pendapat yang mengidentifikasi “*senior officer*” sebagai berikut

393

1. **Hakim Reid** dalam perkara *Tesco Supermarkets Ltd.* (1972) :
  - Untuk tujuan hukum, para pejabat senior biasanya terdiri dari “dewan direktur, direktur pelaksana dan pejabat-pejabat tinggi lainnya yang melaksanakan fungsi manajemen dan berbicara serta berbuat untuk perusahaan”.
  - Pejabat senior tidak mencakup “semua pegawai perusahaan yang bekerja atau melaksanakan petunjuk pejabat tinggi perusahaan”.
2. **Lord Morris** : Pejabat senior adalah orang yang tanggungjawabnya mewakili/melambungkan pelaksana dari “*the directing mind and will of the company*”.
3. **Viscount Dilhorne** :
  - “...*In my view, a person who is in actual control of the operations of a company or of part of them and who is not responsible to another person in the company for the manner in which he discharges his duties in the sense of being under his orders, is to be viewed as being a senior officer*”.
  - Pejabat senior adalah seseorang yang dalam kenyataannya mengendalikan jalannya perusahaan (atau ia merupakan bagian dari para pengendali), dan ia tidak bertanggungjawab pada orang lain dalam perusahaan itu.
4. **Lord Diplock** : Mereka-mereka yang berdasarkan memorandum dan ketentuan-ketentuan yayasan atau hasil keputusan para direktur atau putusan rapat umum perusahaan, telah dipercaya melaksanakan kekuasaan perusahaan.
5. **House of Lord** : Manajer dari salah satu toko/supermarket berantai tidak dipandang sebagai pejabat senior; ia tidak berfungsi sebagai “*the directing mind and will of the company*”. Ia merupakan salah seorang yang diarahkan. Ia merupakan salah seorang yang dipekerjakan, tetapi ia bukan utusan/delegasi perusahaan yang disertai tanggungjawab.
6. **Hakim Bowen C.J. dan Franki J** (dalam perkara *Universal Telecasters*, 1977, di Australia) : Manajer penjualan (“*the sales manager*”) dari perusahaan yang mengoperasikan stasiun televisi, bukanlah “*senior officer*”.
7. **Hakim Nimmo J.** (hakim ke 3 dalam perkara *Universal Telecasters*) :
  - Manajer penjualan dapat diidentifikasi sebagai perusahaan, yaitu sebagai “*senior officer*”.
  - Walaupun orang itu (manajer penjualan) tidak memiliki kekuasaan manajemen yang umum, tetapi ia mempunyai kebijaksanaan manajerial

---

<sup>393</sup>Ibid, hlm. 159-161., lihat juga Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi. Op.Cit., hlm. 12-14.

(*managerial discretion*) yang relevan dengan bidang operasi perusahaan yang menyebabkan timbulnya delik. Dengan kata lain, dalam pandangannya, pejabat perusahaan dapat menjadi "*senior officer*" dalam bidang yang relevan, walaupun tidak untuk semua tujuan.

8. **Supreme Court Queensland** :Manajer perusahaan penjual motor (*motor dealer*) dapat dipandang sebagai "*senior officer*", dapat juga sebagai "*the sales manager*" yang kepadanya manajer mendelegasikan pengendalian bisnis selama manajer absen.
9. **Supreme Court di Australia Selatan** (merefleksikan pandangan Nimmo di atas) :
  - Dalam delik lalu lintas, manajer operasi dan juga manajer yang bertanggungjawab pada pengawasan kendaraan dan sopir, dapat dipandang sebagai "*senior officer*".
  - Putusan ini merefleksikan pandangan Nimmo J. di atas, bahwa seorang pejabat dapat menjadi "*senior officer*" untuk tujuan-tujuan yang relevan, walaupun pejabat senior itu tidak mempunyai kekuasaan manajemen yang umum (*a general power of management*).

Dengan melihat kasus-kasus kecelakaan yang tinggi dan seakan-akan tidak ada penanganan dan penyelesaian yang serius dari pemerintah. Dimana dengan mundurnya suatu direktur atau manajer perusahaan tidak akan menjawab suatu permasalahan dibidang transportasi yang memang sangat rumit dan kompleks. Mundurnya direktur dan manajer perusahaan hanya merupakan konsekuensi pertanggungjawaban moral dan hal ini sangat menyimpang dengan asas dasar bangsa Indonesia yaitu suatu negara yang berdasarkan atas hukum, maka segala persoalan dan penyelesaian seharusnya dipertanggungjawabkan berdasarkan atas hukum.

Berdasarkan teori atau doktrin tersebut diatas, merupakan suatu bentuk jawaban bahwa korporasi atau badan hukum dapat dimintai pertanggungjawaban menurut hukum pidana. Untuk dapat menjawabnya maka diperlukan suatu

pembaharuan hukum pidana dengan mengadopsi atau mengintegrasikan teori dan doktrin tersebut diatas, ke dalam sistem hukum pidana di Indonesia.

Hal ini memang tidak mudah mengingat di Indonesia sangat banyak dipengaruhi sistem hukum kontinental yang membedakan kategori-kategori kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*). Sedangkan teori dan doktrin tersebut diatas sangat dipengaruhi oleh sistem hukum Anglo Saxon yang dikenal dengan adanya pembagian sebagaimana dijelaskan Muladi sebagai "*elemen mental*" (*mental element*) mencakup pengertian bahwa berbuat atau tidak berbuat tersebut dilakukan dengan sengaja, *recklessness (dolus eventualis atau culpa gravis)* atau kealpaan (*negligence*).<sup>394</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut, Barda Nawawi Arief menyatakan sebagai berikut:

"Terlebih apabila akibat-akibat yang ditimbulkan dari perkembangan delik-delik baru itu menyangkut kepentingan umum yang sangat luas dan sangat mengancam eksistensi pergaulan hidup itu sendiri sebagai suatu totalitas. Dalam batas-batas inilah doktrin-doktrin diatas perlu dipertimbangkan. Jadi inti masalahnya berkisar pada sejauh mana makna kesalahan atau pertanggungjawaban pidana itu harus diperluas dengan tetap mempertimbangkan keseimbangan antara kepentingan individu dengan kepentingan masyarakat luas. Jelas masalah ini bukan merupakan masalah yang mudah. Oleh karena itu pertimbangan harus dilakukan sangat hati-hati sekali, terlebih melakukan pelompatan yang drastis dari konsepsi kesalahan yang diperluas sedemikian rupa sampai pada konsepsi ketiadaan kesalahan sama sekali. Hal yang terakhir ini menyangkut akar yang paling dalam dari nilai-nilai keadilan berdasarkan Pancasila."<sup>395</sup> (garis bawah penulis)

---

<sup>394</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia, Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Universitas Diponegoro, Semarang, 1997, hlm. 204.

<sup>395</sup>Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 143.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa meskipun korporasi dinyatakan dapat melakukan tindak pidana, untuk menjatuhkan sanksi pidana harus dapat ditentukan kesalahannya, dan kesalahan tersebut dapat dipertanggungjawabkan terhadap korporasi. Apabila kedua syarat tersebut tidak terpenuhi, maka korporasi tidak dapat di jatuhi sanksi pidana. Mengingat perundang-undangan transportasi saat ini masih berpegang pada asas kesalahan (*culpabilitas*) atau menganut prinsip "*liability based on fault*" (pertanggungjawaban berdasarkan kesalahan).

Atas dasar pengalaman pengaturan hukum positif, dan pemikiran yang berkembang pada saat penyusunan rancangan KUHP serta memperhatikan pula kecenderungan internasional, maka dalam kaitannya dengan perumusan pertanggungjawaban korporasi dalam tindak pidana Transportasi yang akan datang meliputi tindak pidana perkeretaapian, tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan, tindak pidana penerbangan dan tindak pidana pelayaran hendaknya memperhatikan hal-hal sebagaimana diungkapkan Muladi sebagai berikut :<sup>396</sup>

1. Korporasi mencakup baik badan hukum (*legal entity*) maupun non badan hukum seperti organisasi dan sebagainya.
2. Korporasi dapat bersifat privat (*private juridical entity*) dan dapat pula bersifat publik (*public entity*).
3. Apabila diidentifikasi bahwa tindak pidana lingkungan dilakukan dalam bentuk organisasional, maka orang alamiah (*managers, agents, employess*) dan korporasi dapat dipidana baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama (*be-punishment provision*).

---

<sup>396</sup>Muladi, Prinsip-Prinsip Dasar Hukum Pidana Lingkungan Dalam Kaitannya Dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi Volume I/Nomor 1/1998, Diterbitkan atas kerjasama antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana & Kriminologi Indonesia (ASPEHUKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm.8-9.

4. Terdapat kesalahan manajemen dalam korporasi dan terjadi apa yang dinamakan *breach of a statutory or regulatory provision*.
5. Pertanggungjawaban badan hukum dilakukan terlepas dari apakah orang-orang yang bertanggungjawab di dalam badan hukum tersebut berhasil diidentifikasi, dituntut dan dipidana.
6. Segala sanksi pidana dan tindakan pada dasarnya dapat dikenakan pada korporasi, kecuali pidana mati dan pidana penjara.
7. Penerapan sanksi pidana terhadap korporasi tidak menghapuskan kesalahan perorangan.
8. Pidanaan terhadap korporasi hendaknya memperhatikan kedudukan korporasi untuk mengendalikan perusahaan, melalui kebijakan pengurus (*corporate executive officers*) yang memiliki kekuasaan untuk memutuskan (*power of decision*) dan keputusan tersebut telah diterima (*accepted*) oleh korporasi tersebut.

Dalam ketentuan nomor tiga yang tersebut diatas, menurut hemat penulis dapat diidentifikasi sebagai tindak pidana perkeretaapian, tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan, tindak pidana penerbangan dan tindak pidana pelayaran karena dilakukan dalam bentuk organisasional, maka orang alamiah yaitu direktur, manager, karyawan meliputi di bidang perkeretaapian yaitu: masinis, awak kereta api, petugas penjaga pintu lintasan rel kereta api, dan petugas pengawas lalu lintas rel kereta api, di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu: sopir, kondektur, dan kenek, dibidang penerbangan yaitu: pilot, co pilot, awak pesawat terbang, dan petugas pengawas lalu lintas udara, dibidang pelayaran yaitu: nahkoda, anak buah kapal, petugas pengawas lalu lintas pelabuhan atau syahbandar dan korporasi dapat dipidana baik sendiri-sendiri maupun bersama-sama.

#### **4. Jenis-jenis sanksi apa yang dapat dijatuhkan untuk korporasi**

Penggunaan sanksi pidana seperti yang selama ini ada, pada umumnya ditujukan kepada kepentingan yang berupa nyawa, kemerdekaan atau kebebasan dan

harta benda manusia.<sup>397</sup> Sehubungan dengan hal tersebut, maka tujuan dari pemidanaan dalam tindak pidana Transportasi yang akan datang meliputi tindak pidana perkeretaapian, lalu lintas dan angkutan jalan, penerbangan dan pelayaran dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. untuk mendidik masyarakat sehubungan dengan kesalahan yang berkaitan dengan perilaku yang dilarang.
2. mencegah atau menanggulangi (*preventif*) pelaku potensial agar tidak melakukan perilaku yang tidak bertanggungjawab terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan di bidang Transportasi.
3. memberi peringatan dan sanksi secara tegas terhadap perusahaan sehingga prinsip kehati-hatian dapat ditegakkan dalam manajemen perusahaan.

Sebagaimana dijelaskan Muladi, bahwa disamping sanksi pidana perlu dirumuskan secara khas dan relatif luas, berbagai sistem tindakan (*treatment, matregel*) sebagai sanksi tambahan dengan mempertimbangkan hakekat kejahatan dan keadaan-keadaan yang menyertai perbuatannya. Sistem tindakan tersebut berupa perintah (*order*) yang mempunyai akibat (seluruhnya atau sebagian atau salah satu) sebagai berikut :<sup>398</sup>

1. melarang si pelaku untuk melakukan atau turut serta dalam aktivitas yang dapat menyebabkan terjadinya pengulangan atau penerusan tindak pidana;
2. memerintahkan untuk sementara atau seterusnya penutupan atau penghentian aktivitas, pencabutan ijin yang dikeluarkan untuk melakukan aktivitas, menutup usaha, dan menghapuskan dari piagam perusahaan;

---

<sup>397</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 131-132.

<sup>398</sup>Muladi, Hak Asasi Manusia, Politik Dan Sistem Peradilan Pidana, Op.Cit, hlm. 200.

3. melarang yang bersangkutan untuk melakukan kontrak-kontrak pemerintah, menerima subsidi dan kemudahan-kemudahan fiskal;
4. perintah untuk memecat atau memindahkan manajer dan mendiskualifikasi karyawan yang terlibat tindak pidana dari suatu jabatan untuk jangka waktu tertentu;
5. memerintahkan terpidana untuk mengumumkan fakta-fakta yang berkaitan dengan pidanaannya, dengan cara yang ditentukan pengadilan.

Mengenai jenis sanksi tindakan dalam ketentuan nomor 2 (dua) tersebut diatas perlu dipikirkan lebih lanjut. Hal ini dikarenakan apabila sanksi tindakan yang “berupa penghentian kegiatan perusahaan dan yang sejenisnya dapat berakibat pada para karyawan perusahaan itu sendiri dari pada pengusahannya. Apabila sanksi pidana yang akan digunakan maka pidana denda harus lebih diutamakan.”<sup>399</sup>

Sebagaimana dijelaskan, **Muladi** bahwa dalam hal hukum pidana, sanksi-sanksi yang dapat dipilih dan dimanfaatkan (sepanjang hukum positif memungkinkan) adalah sebagai berikut : (1) denda; (2) pidana bersyarat/pidana pengawasan; (3) pidana kerja sosial; (4) pengumuman keputusan hakim; (5) ganti rugi; (6) Pelbagai sistem tindakan tata tertib.<sup>400</sup>

Menurut **Barda Nawawi Arief**, jenis-jenis pidana pada dasarnya lebih berorientasi pada “*offender*” (baik berupa “orang” maupun “korporasi”). Belum nampak jenis pidana yang berorientasi pada korban (“*victim oriented*”), seperti misalnya pidana ganti rugi (*restitusi/kompensasi*). Oleh karena itu, patut pula dipertimbangkan adanya pidana ganti rugi dan “*corporate probation*” untuk korporasi yang disertai syarat (antara lain) membayar ganti rugi terhadap korban. Ide

---

<sup>399</sup>Muladi dan Barda Nawawi Arief, Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana, Op.Cit., hlm. 133.

<sup>400</sup>Muladi, Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia, Op. Cit., hlm. 21.

“*corporate probation*” ini sebenarnya identik dengan pidana bersyarat atau pengawasan (“*suspended sentence/probation*”) untuk orang biasa. Jadi merupakan konsekuensi logis dari perluasan subjek tindak pidana, dari “orang” ke “korporasi”. Bentuk sanksi lainnya untuk korporasi, yang berorientasi pada korban, adalah sanksi publisitas (“*publicity sanction*”) dan pidana kerja sosial atau pelayanan masyarakat (“*community service order*”).<sup>401</sup> Sehubungan dengan pidana ganti rugi, dalam buku Stephen Schafer (*The Victim and His Criminal*) dikemukakan adanya 5 (lima) sistem pemberian restitusi dan kompensasi kepada korban kejahatan, yaitu:<sup>402</sup>

1. Ganti rugi (*damages*) yang bersifat keperdataan, diberikan melalui proses perdata. Sistem ini memisahkan tuntutan ganti rugi korban dari proses pidana.
2. Kompensasi yang bersifat keperdataan, diberikan melalui proses pidana. Pemeriksaan tuntutan kompensasi yang demikian dalam proses pidana, di Jerman disebut dengan istilah “*Adhasionprozess*”.
3. Restitusi yang bersifat perdata dan bercampur dengan sifat pidana, diberikan melalui proses pidana. Walaupun restitusi disini tetap bersifat keperdataan, namun tidak diragukan sifat pidana (*punitif*)nya. Salah satu bentuk restitusi menurut sistem ini ialah “denda kompensasi” (*Compensatory fine*) yang dikenal dengan istilah “*Busse*” (di Jerman dan Swiss). Denda ini merupakan “kewajiban yang bernilai uang” (*monetary obligation*) yang dikenakan kepada terpidana sebagai salah satu bentuk pemberian ganti rugi kepada korban di samping pidana yang seharusnya diberikan.
4. Kompensasi yang bersifat perdata, diberikan melalui proses pidana dan didukung oleh sumber-sumber penghasilan negara. Disini kompensasi tidak mempunyai aspek pidana apapun, walaupun diberikan dalam proses pidana. Jadi tetap merupakan lembaga keperdataan murni, tetapi negara yang memenuhi atau menanggung kewajiban ganti rugi yang dibebankan pengadilan kepada pelaku. Hal ini merupakan pengakuan, bahwa negara telah

---

<sup>401</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 8-9., Lihat juga pendapat John C. Coffee Jr., dalam Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op. Cit., hlm. 147-148.

<sup>402</sup>Barda Nawawi Arief, Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Proses Peradilan Pidana, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi Volume I/Nomor 1/1998, Diterbitkan atas kerjasama antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana & Kriminologi Indonesia (ASPEHUKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 19-20.

gagal menjalankan tugasnya melindungi korban dan gagal mencegah terjadinya kejahatan.

5. Kompensasi yang bersifat netral, diberikan melalui prosedur khusus. Sistem ini berlaku di Swiss (sejak 1937), di New Zealand (sejak 1963) dan di Inggris (sejak 1964). Sistem ini diterapkan dalam hal korban memerlukan ganti rugi, sedangkan si pelaku dalam keadaan bangkrut dan tidak dapat memenuhi tuntutan ganti rugi kepada korban. Yang berkepentingan memeriksa bukan pengadilan perdata atau pidana, tetapi prosedur khusus/tersendiri dan independen yang menuntut campur tangan negara atas permintaan korban.

Patut dicatat, bahwa menurut Stephen Schafer, restitusi dan kompensasi merupakan istilah-istilah yang dalam penggunaannya sering dapat dipertukarkan (*interchangeable*). Namun Stephen Schafer mengidentifikasi perbedaan istilah itu sebagai berikut:

- Kompensasi bersifat keperdataan (*civil in character*), timbul dari permintaan korban, dan dibayar oleh masyarakat atau merupakan bentuk pertanggungjawaban masyarakat/negara (*the responsibility of the society*); sedangkan
- Restitusi bersifat pidana (*penal in character*), timbul dari putusan pengadilan pidana, dan dibayar oleh terpidana atau merupakan wujud pertanggungjawaban terpidana (*the responsibility of the offender*).

Dalam diskusi panel tentang Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara membicarakan masalah “terminologi” atau “istilah” ganti rugi, santunan, kompensasi dan tanggungan sebagai berikut:<sup>403</sup>

“Mengenai istilah ganti rugi atau santunan, masih perlu dikaji lagi. Khususnya adalah “ganti rugi” dan “santunan”. Dari dua istilah tersebut, yang betul memang “ganti rugi”, meskipun ada pendapat bahwa istilah “ganti rugi” kurang tepat bila dihubungkan dengan kematian seorang penumpang. Namun secara yuridis misalnya dari ketentuan dalam Ordonansi Pengangkutan Udara dapat disimpulkan bahwa pemberian ganti rugi bukanlah untuk seseorang yang meninggal akan tetapi untuk kedudukannya sebagai pencari nafkah. Mengenai istilah “santunan”, yang diusulkan sebagai pengganti istilah “ganti rugi” pada umumnya hanya untuk memperhalus suatu istilah yang dianggap tidak enak. Jadi seyogyanya istilahnya bukan lagi ganti rugi, karena berkaitan dengan orang meninggal. Mengenai istilah ganti rugi dan tanggung jawab dan sebagainya, agar ditetapkan dan di bakukan

---

<sup>403</sup>Diskusi Panel Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara, Op. Cit., hlm. 2-3.

dalam peraturan perundang-undangan yang mengaturnya. Sehubungan dengan masalah “ganti rugi”, bagi pihak asuransi akan dirasa lebih cocok apabila ganti rugi itu dapat dinilai dengan konkrit sesuai dengan nilai yang diinginkan. Tapi sulit memberikan definisi “ganti rugi”, termasuk berapa besarnya, terutama ganti rugi untuk kerugian “*non material*”.

Selanjutnya mengenai penentuan besarnya ganti rugi disimpulkan sebagai berikut : 1) sesuai kerugian yang diderita; 2) melalui pengadilan; dan 3) dengan penetapan pemerintah. Saat ganti rugi dibayarkan yaitu a) apabila sudah pasti meninggal; dan b) apabila pesawat hilang dan korban tidak diketemukan.<sup>404</sup>

Mengenai jenis-jenis sanksi untuk korporasi, dapat kiranya dikemukakan bahan perbandingan dari hasil “*International Meeting of Experts on the Use of Criminal Sanction in the Protection of Environment*” yang diadakan di Portland, Oregon, USA, pada tgl. 19-23 Maret 1994, yang menyatakan bahwa semua sanksi di bawah ini dapat dikenakan kepada korporasi, yaitu:

1. **Sanksi bernilai uang (“*monetary sanctions*”)** :
  - a. mengganti keuntungan ekonomis (*recoups any economic benefit*) yang diperoleh sebagai hasil dari kejahatan;
  - b. mengganti (*recover*), semua atau sebagian biaya pengusutan/penyidikan dan melakukan perbaikan (*reparation*) setiap kerugian yang ditimbulkan;
  - c. denda.
2. **Pidana tambahan berupa** :
  - a. larangan melakukan perbuatan/aktivitas yang dapat menyebabkan berlanjutnya atau terulangnya kejahatan itu;
  - b. perintah untuk mengakhiri atau tidak melanjutkan kegiatan (untuk sementara atau selamanya), pencabutan ijin kegiatan, pembubaran usaha bisnis;
  - c. perampasan kekayaan (*property/asset*) dan hasil kejahatan dengan memberi perlindungan hak-hak pihak ketiga yang bonafid.
  - d. mengeluarkan atau mendiskualifikasi terpidana/korporasi dari kontrak-kontrak pemerintah, keuntungan fiskal atau subsidi-subsidi;

---

<sup>404</sup>Ibid, hlm. 2.

- e. memerintahkan pemecatan manajer dan mendiskualifikasi/membatalkan petugas dari jabatannya;
- f. memerintahkan terpidana/korporasi melakukan perbuatan untuk memperbaiki atau menghindari kerugian terhadap lingkungan;
- g. mengharuskan terpidana mematuhi syarat-syarat/kondisi yang ditetapkan pengadilan untuk menjamin perbuatan baik terpidana dan untuk mencegah terpidana mengulangi lagi perbuatannya.
- h. memerintahkan publikasi fakta-fakta yang berhubungan dengan putusan pengadilan;
- i. memerintahkan terpidana untuk memberitahu orang-orang yang dirugikan oleh perbuatannya;
- j. memerintahkan terpidana (apabila merupakan organisasi) untuk memberitahukan kepada publik di semua negara tempat beroperasinya organisasi itu, kepada cabang-cabangnya, kepada para direktur, petugas, manajer atau karyawannya, mengenai pertanggungjawaban atau sanksi yang dikenakan kepadanya;
- k. memerintahkan terpidana untuk melakukan pelayanan/kerja sosial (*community service*).<sup>405</sup>

Dalam kesempatan lain, Peter Gillies menyatakan bahwa perusahaan atau korporasi dapat melakukan banyak delik dengan batasan-batasan tertentu. Salah satu pertimbangan yang relevan adalah masalah pidana. Dikatakan secara normal, pidana yang dapat dikenakan kepada perusahaan adalah pidana denda. Oleh karena itu apabila suatu delik hanya diancam pidana penjara tidaklah mungkin dikenakan kepada perusahaan. Sebagai contoh di Australia, perusahaan akan dinyatakan tidak mampu melakukan pembunuhan (*murder*) karena delik tersebut hanya diancam dengan pidana penjara.<sup>406</sup>

Berbeda dengan pandangan diatas, John C. Coffee, JR mengungkapkan beberapa kritik mengenai pertanggungjawaban korporasi telah meragukan apakah

---

<sup>405</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi, Op.Cit., hlm. 9-10.

<sup>406</sup>Barda Nawawi Arief, Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana, Op.Cit., hlm. 150.

korporasi itu sendiri dapat dicegah (dengan pidana). Namun suatu evaluasi memberikan kesimpulan lain bahwa korporasi cenderung menerima sangat sedikit denda dibandingkan dengan ukuran atau besarnya korporasi, penghasilannya ataupun keuntungan yang diharapkan diperoleh dari delik yang dilakukan. Oleh karena itu adalah sulit untuk menegaskan bahwa korporasi tidaklah perlu dipidana dan bahwa mereka tidak perlu dicegah.<sup>407</sup>

Berkaitan dengan hal tersebut, bahwa pidana bagi korporasi cenderung dikenakan pada orang atau pihak yang tidak bersalah, tidak hanya pada pemegang saham, tetapi juga pada pegawai, kreditor, masyarakat sekitar, dan juga bagi konsumen yang mungkin mengganti kerugian korporasi apabila denda dilihat sebagai biaya bisnis. Masalah ini menyarankan keinginan untuk meminimalkan pidanaan bagi korporasi. Sejumlah usulan misalnya, penggunaan denda yang wajar (*an equaty fine*) yang dipungut atau ditarik dalam saham umum akan mencegah kebangkrutan korporasi dan meniadakan kerugian bagi bukan pemegang saham, sementara juga menekan perubahan pengawasan korporasi agar mengaktifkan manajemen.<sup>408</sup>

Lebih lanjut beliau, mengungkapkan hal yang sama pidana berupa “pengawasan korporasi” (*corporate probation*) telah direkomendasikan sebagai sarana untuk intervensi publik. Hal lain yang direkomendasikan ialah penggunaan sanksi publisitas (*a publicity sanction*) dan sanksi berupa “pelayanan masyarakat atau kerja sosial” (*community service*). Usul-usul ini menyarankan bahwa masalah

---

<sup>407</sup>Ibid, hlm. 147.

<sup>408</sup>Ibid, hlm. 147.

pertanggungjawaban korporasi dapat dan seharusnya dipecah atau dipisahkan dari bentuk pemidanaan korporasi yang optimal. Sebaliknya, pertanggungjawaban korporasi mempermudah pemidanaan terhadap terdakwa individual.<sup>409</sup>

Dengan melihat doktrin-doktrin atau teori-teori dan perkembangan dunia Internasional mengenai jenis-jenis sanksi yang dapat dijatuhkan untuk korporasi, maka penulis berkesimpulan bahwa sanksi pidana penjara atau kurungan dan/atau denda dapat dijatuhkan kepada “pengurus korporasi” (orang) dan sanksi pidana pidana ganti rugi (*restitusi/kompensasi*) atau denda dikenakan kepada “korporasi” disamping sanksi tindakan tata tertib.

**3. Formulasi pola pemidanaan berupa jenis sanksi pidana, lamanya pidana, perumusan sanksi dalam perundang-undangan di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penerbangan dan Pelayaran di masa mendatang.**

Apabila kita melihat kembali rumusan Pasal 128 Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran maka jenis pidana pokok yang diancamkan dalam perumusan delik adalah kurungan atau denda (*alternatif*), hanya pidana denda yang paling sesuai diterapkan untuk korporasi. Sehubungan dengan hal tersebut, maka sebagai bahan perbandingan dapat kita simak rumusan Undang-Undang Nomor 23

---

<sup>409</sup>Ibid, hlm. 147-148.

Tahun 1997 dikenakan 2 (dua) jenis sanksi yang dapat dikenakan kepada pelaku Tindak Pidana Lingkungan Hidup (TPLH), yaitu :<sup>410</sup>

- b. Sanksi Pidana: Jenis sanksi pidana yang digunakan hanya pidana pokok berupa penjara dan denda; tidak ada tindak pidana yang diancam dengan pidana kurungan. Tidak adanya pidana kurungan ini mungkin disebabkan semua tindak pidana lingkungan hidup menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 dikualifikasikan sebagai “kejahatan”. Namun patut dicatat, bahwa menurut pola yang dianut selama ini (di dalam/diluar KUHP) bisa saja suatu kejahatan diancam dengan pidana kurungan.
- c. Sanksi “Tindakan Tata Tertib”: Tindakan tata tertib yang dapat dikenakan kepada pelaku tindak pidana lingkungan hidup (orang atau badan hukum), berupa Pasal 47 :
  - (1) perampasan keuntungan yang diperoleh dari tindak pidana; dan/atau
  - (2) penutupan perusahaan (seluruhnya/sebagian); dan/atau
  - (3) perbaikan akibat tindak pidana; dan/atau
  - (4) mewajibkan mengerjakan apa yang dilakukan tanpa hak; dan/atau
  - (5) meniadakan apa yang dilalakan tanpa hak; dan/atau
  - (6) menempatkan perusahaan di bawah pengampuan paling lama 3 (tiga) tahun.

Perumusan delik pidana pokok dalam Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tersebut diatas dirumuskan secara kumulatif yaitu berupa penjara dan denda. Sebagaimana dijelaskan, Barda Nawawi Arief bahwa dilihat dari sudut kebijakan operasionalisasi pidana, perumusan kumulatif mengandung kelemahan karena bersifat imperatif dan kaku.<sup>411</sup> Disamping sanksi pidana denda, beberapa sanksi tindakan tata tertib yang pada hakikatnya merupakan jenis pidana tambahan (dalam KUHP) sebagaimana tercantum dalam Pasal 47 tersebut diatas, dapat dijadikan pidana pokok untuk korporasi atau setidaknya sebagai pidana tambahan yang dapat dijatuhkan secara mandiri terhadap korporasi. Apabila pidana penjara atau

---

<sup>410</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 109-110.

<sup>411</sup>Ibid, hlm. 156.

perampasan kemerdekaan merupakan pidana pokok untuk orang maka pidana pokok untuk korporasi yang dapat diidentikkan dengan pidana perampasan kemerdekaan adalah sanksi berupa “perampasan keuntungan” dan “penutupan perusahaan”.

Hal ini bertitik tolak dari pendapat **Barda Nawawi Arief** menyatakan bahwa perampasan keuntungan pada hakikatnya merupakan perluasan dari “perampasan barang” yang merupakan salah satu pidana tambahan menurut KUHP. Demikian pula penutupan perusahaan, pada hakikatnya merupakan perluasan dari pidana tambahan berupa “pencabutan hak”, karena penutupan perusahaan dapat mengandung pencabutan hak atau izin berusaha.<sup>412</sup> Sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** beberapa jenis dalam Pasal 18 ayat (1) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 tentang Tindak Pidana Korupsi dapat juga dijadikan pidana pokok untuk korporasi atau setidak-tidaknya sebagai pidana tambahan yang dapat dijatuhkan secara mandiri. Kalau pidana penjara (perampasan kemerdekaan) merupakan pidana pokok untuk “orang”, maka pidana pokok untuk “korporasi” yang dapat diidentikkan dengan pidana perampasan kemerdekaan adalah sanksi berupa “penutupan perusahaan atau korporasi untuk waktu tertentu” atau “pencabutan hak/izin usaha”.<sup>413</sup>

Selain itu dari jenis-jenis sanksi tersebut diatas, dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 tidak ada perumusan eksplisit mengenai jenis sanksi pidana atau tindakan yang berupa “pemberian ganti rugi” langsung kepada korban. Namun

---

<sup>412</sup>Ibid, hlm. 110-111.

<sup>413</sup>Ibid, hlm. 157.

bentuk-bentuk tindakan dalam Pasal 47 angka (3), (4) dan (5) diatas, dapat dikatakan merupakan bentuk-bentuk pemberian “*restitusi*”.<sup>414</sup> Selanjutnya mengenai pidana denda untuk korporasi, Pasal 20 ayat (7) Undang-Undang Nomor 31 Tahun 1999 hanya menentukan, bahwa maksimumnya ditambah 1/3 (satu pertiga). Dalam hal ini tidak ada ketentuan khusus mengenai pelaksanaan pidana denda yang tidak dibayar oleh korporasi. Hal ini dapat menimbulkan masalah karena ketentuan pelaksanaan pidana denda dalam Pasal 30 KUHP yaitu apabila denda tidak dibayar, diganti dengan pidana kurungan pengganti selama 6 (enam) bulan tidak dapat diterapkan untuk korporasi.<sup>415</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut diatas, maka di kesempatan lain Barda Nawawi Arief dalam bahan masukan bagi penyusunan “naskah akademik” RUU Perbankan mengemukakan sebagai berikut :<sup>416</sup>

1. bahwa sanksi pidana penjara atau kurungan dan denda di dalam Undang-Undang Perbankan dan Undang-Undang Bank Indonesia kebanyakan dirumuskan secara kumulasi. Perumusan kumulatif itu mengandung beberapa kelemahan dan dikhawatirkan tidak efektif, karena :
  - a. perumusan kumulatif bersifat imperatif, sehingga sangat kaku untuk diterapkan karena hakim tidak diberi kesempatan untuk memilih;
  - b. kumulasi pidana penjara dan denda sulit diterapkan untuk korporasi;
2. dengan dikumulusikannya pidana denda yang tinggi (minimal 1 s/d maksimal 200 miliar dalam Undang-Undang Perbankan; dan antara 1 – 15 miliar menurut Undang-Undang Bank Indonesia) dengan pidana penjara/kurungan, dikhawatirkan denda tidak akan dibayar karena dalam Undang-Undang Perbankan dan Undang-Undang Bank Indonesia tidak ada ketentuan khusus yang menyimpang dari Pasal 30 KUHP (yaitu, apabila tidak dibayar hanya

---

<sup>414</sup>Ibid, hlm. 111.

<sup>415</sup>Ibid, hlm. 157.

<sup>416</sup>Barda Nawawi Arief, Kebijakan Sistem Pidana dalam Bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pidana dalam UU Perbankan dan UU Bank Indonesia), Op.Cit., hlm. 10-11.

kena pidana kurungan pengganti 6 bulan atau maksimal 8 bulan apabila ada pemberatan).

Lebih lanjut beliau, menyarankan kebijakan formulasi sebagai berikut :<sup>417</sup>

1. menggunakan sistem perumusan kumulatif-alternatif (“dan/atau”);
2. dibuat aturan khusus yang menyimpang dari Pasal 30 KUHP dengan mengacu perumusan seperti Pasal 18 UU No. 31/1999 (mengenai pelaksanaan uang pengganti), atau seperti Pasal 76 Konsep RUU KUHP 2000, yaitu apabila denda tidak dibayar, harta bendanya disita dan dilelang untuk membayar denda itu atau diambil dari pendapatan terpidana; dan apabila tidak ada (tidak cukup), dikenakan pidana penjara/kurungan pengganti yang lamanya tidak melebihi maksimum pidana penjara/kurungan yang diancamkan;
3. dibuat aturan khusus yang menyimpang dari Pasal 30 KUHP untuk denda yang tidak dibayar oleh korporasi; aturannya seperti sub 2 di atas, tetapi dengan pidana pengganti yang sesuai untuk korporasi (misalnya : pencabutan izin usaha, pembekuan kegiatan usahanya, atau pembubaran korporasi yang diikuti dengan likuidasi “Pencabutan izin usaha” dan “Pembubaran korporasi yang diikuti likuidasi” sudah dijadikan pidana tambahan untuk korporasi dalam Pasal 5:2 UU No. 15/2002 mengenai TPPU (tindak pidana pencucian uang), sehingga patut dijadikan acuan karena TPPU berkaitan erat dengan kegiatan perbankan.

Dalam hal ini penulis kutipkan Pasal 76 Rancangan Undang-Undang KUHP

Tahun 2000 yang menyatakan sebagai berikut :

- (1) Denda dapat dibayar dengan cara mencicil dalam tenggang waktu sesuai dengan putusan hakim.
- (2) Jika denda sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak dibayar penuh dalam tenggang waktu yang ditetapkan, maka untuk denda yang tidak dibayar tersebut dapat diambil dari kekayaan atau pendapatan terpidana.
- (3) Jika pengambilan kekayaan atau pendapatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) tidak memungkinkan, maka denda yang tidak dibayar tersebut diganti dengan pidana kerja sosial, pidana pengawasan, atau pidana penjara, dengan ketentuan denda tersebut tidak melebihi denda Kategori I.
- (4) Lamanya pidana pengganti sebagaimana dimaksud dalam ayat (3) adalah :
  - a. untuk pidana kerja sosial pengganti, berlaku ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 79 ayat (3) dan ayat (4);
  - b. untuk pidana pengawasan, paling singkat 1 (satu) bulan dan paling lama 1 (satu) tahun.

---

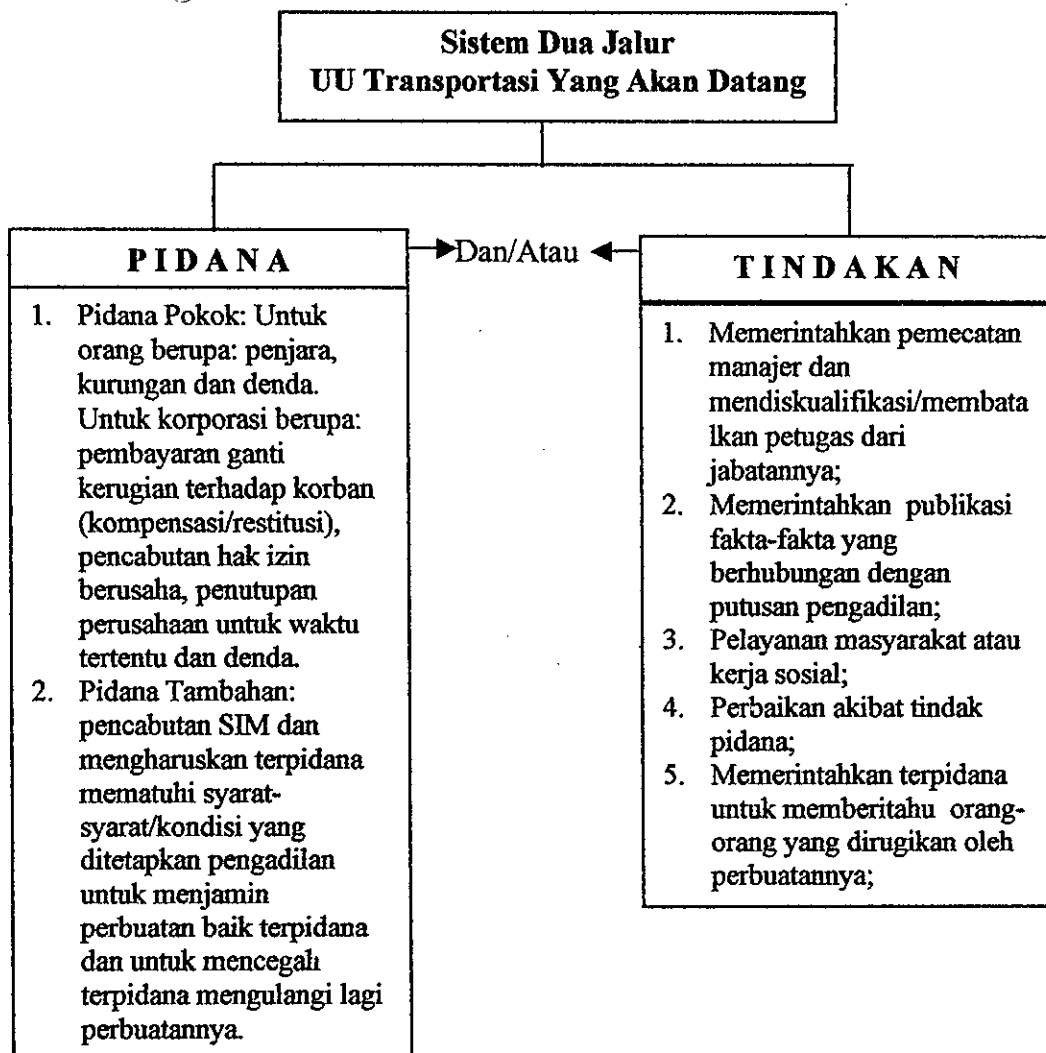
<sup>417</sup>Ibid, hlm. 11.

- c. untuk pidana penjara pengganti, paling singkat (satu) bulan dan paling lama (satu) tahun.

Uraian mengenai perumusan jenis sanksi tersebut diatas, dapat dijadikan bahan perbandingan dan masukan dalam kebijakan perundang-undangan transportasi akan datang, yang meliputi tindak pidana perkeretaapian, tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan, tindak pidana penerbangan dan tindak pidana pelayaran. Dengan menyimak uraian tersebut diatas, maka dalam hal ini penulis mengusulkan jenis-jenis pidana dalam Undang-Undang Transportasi yang akan datang sebagai berikut :

1. Untuk “orang” berupa pidana pokok penjara, kurungan dan denda.
2. Untuk “Korporasi” berupa pidana pokok: pembayaran ganti kerugian terhadap korban (kompensasi/restitusi), pencabutan hak/izin usaha, penutupan perusahaan atau korporasi untuk waktu tertentu dan denda.
3. Untuk Pidana Tambahan dapat berupa: pencabutan SIM dan mengharuskan terpidana mematuhi syarat-syarat/kondisi yang ditetapkan pengadilan untuk menjamin perbuatan baik terpidana dan untuk mencegah terpidana mengulangi lagi perbuatannya.
4. Untuk Tindakan dapat berupa a) Memerintahkan pemecatan manajer dan mendiskualifikasi/membatalkan petugas dari jabatannya; b) Memerintahkan publikasi fakta-fakta yang berhubungan dengan putusan pengadilan; c) Pelayanan masyarakat atau kerja sosial; d) Perbaikan akibat tindak pidana; e) Memerintahkan terpidana untuk memberitahu orang-orang yang dirugikan oleh perbuatannya;

Berdasarkan uraian terdahulu, bahwa perundang-undangan transportasi juga menganut sistem dua jalur (*double track system*) sebagaimana dimaksud dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Selanjutnya, lebih jelasnya berikut ini digambarkan ragaan pemidanaan terhadap Perundang-undangan Transportasi yang akan datang berdasarkan sistem dua jalur :



Berkaitan dengan pola lamanya (berat ringannya) pidana, maka sebagai bahan perbandingan dapat kita simak delik utama dalam ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 ialah delik “pencemaran dan/atau perusakan lingkungan hidup” yang diatur dalam Pasal 41 (untuk delik dolus/sengaja) dan dalam Pasal 42 (untuk delik culpanya) maksimum ancaman pidananya ialah :<sup>418</sup>

1. **Untuk delik dolus :**

10 (sepuluh) tahun penjara dan denda Rp. 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah), yang dapat diperberat menjadi 15 (lima belas) tahun penjara dan denda Rp. 750.000.000,00 (tujuh ratus lima puluh juta rupiah) apabila mengakibatkan orang mati atau luka berat (Pasal 41).

2. **Untuk delik culpa :**

3 (tiga) tahun penjara dan denda Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah), yang dapat diperberat menjadi 5 (lima) tahun penjara dan denda Rp. 150.000.000,00 (seratus lima puluh juta rupiah) apabila mengakibatkan orang mati atau luka berat (Pasal 42).

Masalah jumlah/lamanya sanksi pidana menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 diatas lebih berat dari undang-undang lama yaitu Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982, dimana maksimum ancaman pidananya sebagai berikut :<sup>419</sup>

1. **Untuk delik dolus :**

10 (sepuluh) tahun penjara dan/atau Rp. 100.000.000,00 (seratus juta rupiah) (Pasal 22 ayat (1)).

2. **Untuk delik culpa :**

1 (satu) tahun kurungan dan/atau denda Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah) (Pasal 22 ayat (2)).

Dengan melihat kedua undang-undang lingkungan tersebut diatas dapat disimpulkan bahwa menggunakan ancaman pidana maksimum dikenal pula dengan sebutan “sistem indefinite” atau “sistem maksimum”. Apabila di lihat dari pola

---

<sup>418</sup>Barda Nawawi Arief, Masalah Penegakan Hukum Dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan, Op.Cit., hlm. 112-113.

<sup>419</sup>Ibid, hlm. 113.

perumusannya bahwa Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997 menganut sistem perumusan kumulatif, sedangkan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1982 menganut sistem perumusan kumulatif-alternatif. Sebagaimana dijelaskan **Barda Nawawi Arief** bahwa :<sup>420</sup> sistem perumusan kumulatif mempunyai kelemahan karena bersifat imperatif/kumulatif tidak memberi keleluasaan kepada hakim untuk memilih, dan sulit diterapkan apabila hakim akan menjatuhkan pidana kepada pelaku sebagai korporasi/badan hukum, bukan sebagai “yang memberi perintah atau yang bertindak sebagai pemimpin”. Sehubungan dengan masalah pola lamanya (berat ringannya) pidana menggunakan ancaman pidana maksimum dikenal pula dengan sebutan “sistem indefinite” atau “sistem maksimum” sedangkan pola perumusannya menggunakan sistem perumusan “kumulatif-alternatif”. Sebagaimana uraian hal tersebut diatas, menurut hemat penulis dapat dijadikan sebagai bahan masukan dalam perumusan perundang-undangan transportasi yang akan datang.

---

<sup>420</sup>Ibid, hlm. 113-114.

## **BAB IV**

### **P E N U T U P**

Sebagai penutup merupakan suatu simpulan dan saran dari hasil penelitian dan analisis pemikiran yang diharapkan memberi masukan terhadap penegakan peraturan perundang-undangan pengangkutan (transportasi), khususnya dari segi tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan lalu lintas sebagai berikut :

#### **A. Kesimpulan :**

a. Kebijakan legislatif saat ini mengenai tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana transportasi di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan, dan Pelayaran sebagai berikut :

1. Dalam hal tindak pidana transportasi menimbulkan matinya orang, luka berat atau cacat korporasi tidak dapat dipertanggungjawabkan. Perumusan tindak pidana dalam perundang-undangan transportasi belum memberikan perlindungan yang optimal terhadap peristiwa kecelakaan bahkan terkesan hanya sebagai pelengkap yang dicantumkan dalam perundang-undangan.
2. Dalam perumusan delik, pertanggungjawaban pidana di bidang Perkeretaapian, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Penerbangan ditujukan kepada perbuatan manusia. Namun dalam ketentuan pidana tentang Pelayaran hanya satu pasal saja yang menunjuk pada perbuatan manusia dan badan hukum.

3. Dalam Undang-Undang Perkeretaapian dan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak menyebutkan kualifikasi delik secara tegas. Sedangkan ketentuan dalam Undang-Undang Penerbangan dan Undang-Undang Pelayaran menyebutkan secara tegas kualifikasi deliknya berupa kejahatan dan pelanggaran. Perumusan unsur kesengajaan atau kealpaan hanya pada Pasal 100 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Pelayaran, sedangkan dalam Undang-Undang Perkeretaapian, Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Penerbangan tidak mencantumkannya.
4. Adapun pola jenis sanksi yang dikembangkan dalam perundang-undangan Transportasi meliputi : a) Dalam Undang-Undang Perkeretaapian, pidana pokok berupa: kurungan, denda dan tindakan; b) Dalam Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, pidana pokok berupa: kurungan, denda dan pidana tambahan hanya tercantum dalam ketentuan Pasal 70 ayat (1) huruf (a) dan ayat (2) yaitu berupa pencabutan SIM; c) Dalam Undang-Undang Penerbangan, pidana pokok berupa: penjara, kurungan dan denda; d) Dalam Undang-Undang Pelayaran, pidana pokok berupa: penjara seumur hidup dialternatifkan penjara untuk waktu tertentu paling lama 20 (duapuluh tahun), penjara, kurungan dan denda. Pola lamanya (berat-ringannya) pidana dalam perundang-undangan transportasi, menetapkan ancaman pidana maksimum dikenal pula dengan sebutan “sistem *indifinite*” atau “sistem maksimum”. Pola perumusan yang dikembangkan dalam perundang-undangan transportasi

ada 3 (tiga) sistem yang dianut yaitu tunggal, alternatif dan kumulatif. Namun pola pemidanaan kebanyakan memakai sistem perumusan alternatif.

b. Kebijakan legislatif masa mendatang dalam pengaturan tindak pidana di bidang transportasi dan pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kasus kecelakaan Perkeretaapian, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Penerbangan, dan Pelayaran sebagai berikut :

1. Kasus-kasus kecelakaan meliputi kereta api, bus, pesawat terbang dan kapal laut, yang menimbulkan luka-luka, cacat, hilangnya nyawa dan harta benda pada konsumen jasa angkutan dapat diformulasikan sebagai “delik kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan” dalam kebijakan hukum pidana yang akan datang.
2. Pertanggungjawaban pidana yang akan datang dalam perundang-undangan transportasi harus ditegaskan/dinyatakan bahwa korporasi dapat dipertanggungjawabkan terhadap kasus-kasus yang menimbulkan matinya orang, luka berat atau cacat. Semua orang yang terlibat dalam hal terjadinya kasus kecelakaan transportasi (direktur/manager dan karyawan meliputi : masinis, awak kereta api, petugas penjaga pintu lintasan rel kereta api, petugas pengawas lalu lintas rel kereta api, sopir, kondektur, kenek, pilot, co pilot, awak pesawat terbang, petugas pengawas lalu lintas udara, nahkoda, anak buah kapal, petugas pengawas lalu lintas pelabuhan atau syahbandar) seharusnya dapat dipertanggungjawabkan.

3. Seyogyanya jenis-jenis sanksi yang dapat dijatuhkan untuk pelaku tindak pidana transportasi yang akan datang adalah :

- 1) Untuk “orang” berupa pidana pokok: penjara, kurungan dan denda;
- 2) Untuk “Korporasi” berupa pidana pokok: pembayaran ganti kerugian terhadap korban (kompensasi/restitusi), pencabutan hak/izin usaha, penutupan perusahaan untuk waktu tertentu dan denda.
- 3) Untuk pidana tambahan: pencabutan SIM dan mengharuskan terpidana mematuhi syarat-syarat/kondisi yang ditetapkan pengadilan untuk menjamin perbuatan baik terpidana dan untuk mencegah terpidana mengulangi lagi perbuatannya.
- 4) Untuk tindakan: memerintahkan pemecatan manajer dan mendiskualifikasi atau mengganti petugas dari jabatannya, memerintahkan publikasi fakta-fakta yang berhubungan dengan putusan pengadilan, pelayanan masyarakat atau kerja sosial, perbaikan akibat tindak pidana dan memerintahkan terpidana untuk memberitahu orang-orang yang dirugikan oleh perbuatannya

4. Seyogyanya pola perumusan perundang-undangan transportasi yang akan datang dalam teknik perumusannya menggunakan sistem perumusan “kumulatif-alternatif” (dan/atau) sehingga memudahkan hakim untuk memilih dalam menjatuhkan sanksi pidana terhadap terdakwa.

## **B. Saran-Saran :**

Kasus kecelakaan transportasi yang sangat tinggi dan mengakibatkan matinya orang, luka berat atau cacat terhadap konsumen jasa angkutan. Sebagaimana diketahui bahwa jumlah korbannya ratusan hingga ribuan nyawa beserta harta benda, hanya dipertanggungjawabkan secara moral dengan mundurnya suatu direksi. Hal ini tidak akan berpengaruh terhadap menurunnya angka kecelakaan dan tidak akan memecahkan sebuah persoalan yang terjadi. Mengingat jalur penyelesaian tersebut, juga tidak menuntaskan sebuah akar permasalahan transportasi lalu lintas yang sangat rumit dan kompleks, disamping itu juga pengaruh perkembangan teknologi globalisasi yang semakin canggih.

Dengan demikian, maka untuk dapat menjawabnya diperlukan suatu kebijakan “delik kejahatan terhadap keselamatan konsumen jasa angkutan” dan “sistem pertanggungjawaban pidana korporasi” dalam perundang-undangan transportasi yang akan datang. Hal ini seyogyanya ditindak lanjuti dengan ketentuan-ketentuan yang bersifat operasional sehingga dapat memberikan jaminan perlindungan yang optimal dan kepastian hukum terhadap peristiwa kecelakaan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-Buku :

Abidin, Andi Zainal, **Bunga Rampai Hukum Pidana**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1983.

\_\_\_\_\_, **Asas-Asas Hukum Pidana Bagian Pertama**, Alumni, Bandung, 1987

Adji, Oemar Seno, Herziening, **Ganti Rugi, Suap, Perkembangan Delik**, Erlangga, Cetakan Kedua, Jakarta, 1984.

\_\_\_\_\_, **Hukum Pidana Pengembangan**, Erlangga, Jakarta, Cetakan Pertama, 1985.

Atmasasmita, Romli, **Perbandingan Hukum Pidana**, Mandar Maju, Bandung, 2000.

Chazawi, Adami, **Pelajaran Hukum Pidana Bagian 1 (Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan & Batas Berlakunya Hukum Pidana)**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.

Faure, M.G., J.C. Oudijk dan D. Schaffmeister (Penerjemah; Tristam P. Moeliono), **Kekhawatiran Masa Kini Pemikiran Mengenai Hukum Pidana Lingkungan Dalam Teori Dan Praktek**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1994.

Fuadi, Munir, **Doktrin-Doktrin Modern Dalam Corporate Law & Eksistensinya Dalam Hukum Indonesia**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002.

Friedmann, W., *Legal Theory "One of The Great Legal Works of the present Century"*, Third Edition, Stevens & Sons Limited, London, 1953.

Garner, Bryan A., (Editor in Chief), *Black's Law Dictionary, Seventh Edition*, West Group, ST. Paul, MINN, 1999.

Hadisuprpto, Paulus, **Kejahatan Ekonomi Dan Antisipasinya**, dalam Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi, Kerjasama Antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana (ASPEHUPIKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Volume I/Nomor 1/1998.

Hadi, Surtisno, **Metodologi Research Jilid I**, Andi Offset, Yogyakarta, 1989.

- Hamzah, Andi, **KUHP & KUHP**, PT. Rineka Cipta, Cetakan Kedua, Jakarta, 1992.
- \_\_\_\_\_, **Sistem Pidana Dan Pemidanaan Indonesia**, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1993.
- \_\_\_\_\_, **Hukum Pidana Ekonomi Edisi Revisi (Selaras Inpres No. 4 Tahun 1985)**, Erlangga, Jakarta, 1996.
- Hanafi, **Reformasi Sistem Pertanggungjawaban Pidana**, Jurnal Hukum (*ius quia iustum*) Reformasi Hukum Pidana, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, No. 11 Vol 6-1999.
- Hartono, Sunaryati, **Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad ke 20**, Alumni, Bandung, 1994.
- Hatrik, Hamzah, **Asas Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia (Strict Liability Dan Vicarious Liability)**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995.
- Ilyas, Karni, **Catatan Hukum II**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2000.
- Januar (Penyusun), **Yurisprudensi Pidana-Perdata, Pidana Umum-Pidana Ekonomi, Pidana Korupsi, Pidana Narkotika, Pidana Lalu lintas Dilengkapi Perdata**, B.P. Dharma-Bhakti, Jakarta, 1996.
- Jaya, Nyoman Serikat Putra, **Tindak Pidana Korupsi, Kolusi dan Nepotisme Di Indonesia**, Universitas Diponegoro, Semarang, 2000.
- Kelsen, Hans, (Ahli Bahasa Somardi), **Teori Hukum Murni (Dasar-Dasar Ilmu Hukum Normatif Sebagai Ilmu Hukum Empirik-Deskriptif)**, Cetakan Pertama, Rindipress, Jakarta, 1995.
- Koeswadji, Hermien Hadiati, **Hukum Pidana Lingkungan**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993.
- Lamintang, P.A.F., **Hukum Penitensier Indonesia**, C.V. Armico, Bandung, 1984.
- M. Echols, John, dan Hassan Shadily, **Kamus Inggris Indonesia**, PT. Gramedia, Jakarta, Cet XII, 1983.

Martono, K., **Laporan Akhir Analisa Dan Evaluasi Hukum Tertulis Peraturan-Peraturan Tentang Keselamatan Penerbangan Sipil Indonesia**, kerja sama Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, Jakarta, 1991-1992.

\_\_\_\_\_, **Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa**, Hukum Laut Internasional, Buku Kedua, Mandar Maju, Bandung, 1995.

Meliala, Aman Sembiring dan Agus Takariawan (editor), **Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2001.

Moeljatno, **Asas-Asas hukum Pidana**, PT. Rineka Cipta, Cetakan Keenam, Jakarta, 2000.

Muhammad, Abdulkadir, **Hukum Pengangkutan Niaga**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

Muladi & Dwija Priyatno, **Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana**, Sekolah Tinggi Hukum Bandung, Cetakan Pertama, Bandung, 1991.

\_\_\_\_\_, & Barda Nawawi Arief, **Bunga Rampai Hukum Pidana**, Alumni, Bandung, 1992.

\_\_\_\_\_, **Korban Kejahatan Korporasi**, dalam Karya Ilmiah Para Pakar Hukum, Bunga Rampai Viktimisasi, PT. Eresco, Bandung, 1995.

\_\_\_\_\_, **Hak Asasi Manusia Politik Dan Sistem Peradilan Pidana**, Universitas Diponegoro, Semarang, 1997.

\_\_\_\_\_, & Barda Nawawi Arief, **Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana**, Alumni, Bandung, 1998.

\_\_\_\_\_, **Prinsip-Prinsip Dasar Hukum Pidana Lingkungan Dalam Kaitannya Dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 1997**, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi Volume I/Nomor 1/1998, Diterbitkan atas kerjasama antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana & Kriminologi Indonesia (ASPEHUKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

\_\_\_\_\_, **Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana**, Universitas Diponegoro, Cetakan Kedua, Semarang, 2002.

Nawawi Arief, Barda, **Pelengkap Bahan Kuliah Hukum Pidana I**, Yayasan Sudarto d/a Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1990.

\_\_\_\_\_, **Kebijakan Legislatif Dalam Penanggulangan Kejahatan Dengan Pidana Penjara**, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1996.

\_\_\_\_\_, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1996.

\_\_\_\_\_, **Beberapa Aspek Kebijakan Penegakan dan Pengembangan Hukum Pidana**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

\_\_\_\_\_, **Sari Kuliah Hukum Pidana II**, Badan penyediaan Bahan Kuliah Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1999.

\_\_\_\_\_, **Perlindungan Korban Kejahatan Dalam Proses Peradilan Pidana**, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi Volume I/Nomor 1/1998, Diterbitkan atas kerjasama antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana & Kriminologi Indonesia (ASPEHUKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

\_\_\_\_\_, **Masalah Penegakan Hukum & Kebijakan Penanggulangan Kejahatan**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001.

\_\_\_\_\_, **Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana**, PT. Citra Aditya Bakti, Cetakan Kedua Edisi Revisi, Bandung, 2002.

\_\_\_\_\_, **Sari Kuliah Perbandingan Hukum Pidana**, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.

\_\_\_\_\_, **Perbandingan Hukum Pidana**, PT. Raja Grafindo Persada, Cetakan Keempat, Jakarta, 2002.

Poerwadarminta, W.J.S., **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Pusat Pembinaan Dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1984.

Reksodiputro, Mardjono, **Tinjauan Terhadap Perkembangan Delik-Delik Khusus Dalam Masyarakat Yang Mengalami Modernisasi**, Bina Cipta, Bandung, 1982.

\_\_\_\_\_, **Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Melihat Kepada Kejahatan Dan Penegakan Hukum Dalam Batas-Batas Toleransi)**,

Pidato Pengukuhan Diucapkan Pada Upacara Penerimaan Jabatan Sebagai Guru Besar Tetap Dalam Ilmu Hukum Pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia di Jakarta Pada Tanggal 30 Oktober 1993.

\_\_\_\_\_, **Pertanggungjawaban Pidana Korporasi Dalam Tindak Pidana Korporasi**, dalam Kumpulan Karangan Buku Kesatu yang berjudul **Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan**, Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995.

\_\_\_\_\_, **Tindak Pidana Korporasi Dan Pertanggungjawabannya Perubahan Wajah Pelaku Kejahatan Di Indonesia**, dalam Kumpulan Karangan Buku Kesatu yang berjudul **Kemajuan Pembangunan Ekonomi Dan Kejahatan**, Pusat Pelayanan Keadilan Dan Pengabdian Hukum Lembaga Kriminologi, Universitas Indonesia, Jakarta, 1995.

Sahetapy, JE., **Kejahatan Korporasi**, Eresco, Bandung, 1994.

\_\_\_\_\_, **Lettre De Cachet ?**, Jurnal Hukum Pidana dan Kriminologi, Kerjasama Antara Asosiasi Pengajar Hukum Pidana (ASPEHUPIKI) dengan PT. Citra Aditya Bakti, Volume I/Nomor 1/1998.

Salim, Bactiar Agus, **Masalah Pertanggungjawaban Pidana Dalam Simposium Pembaharuan Hukum Nasional**, diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerjasama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro Tanggal 28-30 Agustus 1980 di Semarang, Cetakan Pertama, Bina Cipta, Bandung, 1986.

Saleh, Roeslan, **Perbuatan Pidana Dan Pertanggung Jawaban Pidana (Dua Pengertian Dasar Dalam hukum Pidana)**, Aksara Baru, Cetakan Ketiga, Jakarta, 1983.

\_\_\_\_\_, **Segi Lain Hukum Pidana**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984.

\_\_\_\_\_, **Beberapa Catatan Sekitar Perbuatan Dan Kesalahan Dalam Hukum Pidana**, Aksara Baru, Cetakan kedua, Jakarta, 1985

\_\_\_\_\_, **Dari Lembaran Kepustakaan Hukum Pidana**, Sinar Grafika, Jakarta, 1988.

Schaffmeister, D., , N. Keijzer dan E. PH. Sutorus (Editor J.E. Sahetapy), **Hukum Pidana**, Liberty, Yogyakarta, 1995.

Setiyono, H., **Kejahatan Korporasi Analisis Viktimologis Dan Pertanggungjawaban Korporasi Dalam Hukum Pidana Indonesia**, Averroes Press, Malang, 2002.

Sianturi, S.R., **Asas-Asas Hukum Pidana Di Indonesia Dan Penerapannya**, Alumni Ahaem-Petchaem, Jakarta, 1986.

Soekanto, Soerjono, **Pengantar Penelitian Hukum**, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1986.

\_\_\_\_\_, dan Sri Mamudji, **Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat**, Cet. IV, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1995.

Soemitro, Ronny Hanitijo, **Metodologi Penelitian Hukum Dan Yurimetri**, Ghalia, Jakarta, 1988.

Soerjotjaroko, Samiadji, **Ruang Lingkup Hukum Angkutan Darat Dan Laut**, dalam Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut, Diselenggarakan oleh : Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerjasama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro tanggal 27 s/d 29 Juli 1978 di Semarang, cetakan pertama, Binacipta, Bandung, 1981.

Subekti, R., dan R. Tjitrosudibio, **Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Burgelijk Wetboek**, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, cetakan kedua puluh lima, 1992.

Sudarto, **Hukum dan Hukum Pidana**, Alumni, Bandung, 1977.

\_\_\_\_\_, **Hukum Pidana Dan Perkembangan Masyarakat**, Sinar Baru, Bandung, 1983.

\_\_\_\_\_, **Kapita Selekta Hukum Pidana**, Alumni, Bandung, 1986.

\_\_\_\_\_, **Hukum Pidana I**, Yayasan Sudarto d/a Fakultas Hukum Undip, Cetakan ke II, Semarang, 1990.

Suherman, E., **Hukum Udara Indonesia & Internasional**, Cetakan Ketiga, Alumni, Bandung, 1983.

\_\_\_\_\_, **Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)**, Mandar Maju, Bandung, 2000.

Susanto, I.S., **Kejahatan Korporasi**, Universitas Diponegoro, Cetakan Pertama, Semarang, 1995.

Tim Pengkajian Bidang Hukum Pidana, Badan Pembinaan Hukum Nasional Dibawah Pimpinan Prof. Sudarto, S.H., **Himpunan Laporan Hasil Pengkajian Bidang Hukum Pidana Tahun 1980/1981**, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman R.I., Jakarta, 1985.

Tim Kerja di bawah pimpinan Prof. Dr. Kuntoro, S.H.,MH, Ph.D., **Laporan Akhir Tim Analisis Dan Evaluasi Hukum Tentang Pelayaran**, Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Perundang-Undangan R.I., Jakarta, Tahun Anggaran 1999/2000.

Wiradipradja, Saefullah, **Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Pengangkutan Udara Internasional Dan Nasional**, Liberty, Yogyakarta, Cetakan Pertama, 1989.

Wojowasito S., Wojowasito dan Tito Wasito W., **Kamus Lengkap Inggris-Indonesia Dan Indonesia-Inggris Dengan Ejaan Yang Disempurnakan**, Hasta, Bandung, 1991.

**Makalah-Makalah/ Karya Tulis Ilmiah/ Penelitian Ilmiah :**

Abidin, Andi Zainal, **Pertanggungjawaban Terhadap Delik-Delik Ekonomi**, dalam Prasaran Pada Simposium Hukum Pidana Ekonomi yang diselenggarakan oleh Puslitbang Kejaksaan Agung R.I. dan Fakultas Hukum Universitas Hasanudin di Makasar pada tanggal 25 dan 26 Februari 1981.

Hartono, Dimiyati, **Menerawang Masalah Dan Tantangan Lingkungan Budaya Pembangunan Nasional Tahun 2017/2018 Menuju PJPT III Lingkungan Hukum Dan Ketatanegaraan**, makalah disampaikan pada: Sarasehan Antar Generasi Persatuan Cendekiawan Pembangunan Pancasila (PCPP), Jakarta, 09 Desember 1996.

\_\_\_\_\_, **Dinamisasi Stabilitas Nasional**, makalah disampaikan pada Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia Jakarta dan Universitas Diponegoro Semarang, Tanpa Tahun.

Jaya, Nyoman Serikat Putra, **Pertanggungjawaban Dalam Pencemaran Lingkungan Dari Aspek Hukum Pidana**, Makalah disampaikan dalam rangka dialog interaktif "Limbah *Stead Fast* Tanggung Jawab Siapa" yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Panca Sakti Tegal

bekerjasama dengan Aliansi Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) Tegal, Ruang MKU UPS Tegal 29, Maret 2001.

Muladi, **Korporasi Transnasional Dan Pengaruhnya Terhadap Tindak Pidana Ekonomi Di Indonesia**, disampaikan Pada Kuliah Umum Mahasiswa Pasca Sarjana Universitas Semarang, Semarang, 27 Agustus 2001.

Nawawi Arief, Barda, *International Meeting Of Experts On The Use Of Criminal Sanction In The Protection Of Environment, Internationally, Domestically And Regionally*, Bahan Penataran Hukum Pidana dan Kriminologi di Hotel Siranda, Semarang 3-15 Desember 1995.

---

\_\_\_\_\_, **Pokok-Pokok Ceramah Tinjauan HAM Dan Peradilan Ham Dalam Politik Hukum Pidana Indonesia**, disampaikan dalam Matrikulasi Mahasiswa Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2000.

---

\_\_\_\_\_, **Masalah Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana Korporasi**, Bahan Kuliah Umum di Fakultas Hukum UNSWAGATI, Cirebon, 17 Juni 2002.

---

\_\_\_\_\_, **Kebijakan Sistem Pemidanaan Dalam Bidang Perbankan (Evaluasi Sistem Pemidanaan Dalam UU Perbankan Dan UU Bank Indonesia)**, Makalah pada *Colloquium* "Penyusunan Naskah Akademik dan RUU Perbankan", di Fakultas Hukum Undip, Semarang, 27 Juni 2002.

Suherman, E., **Naskah Ilmiah Rancangan Undang-Undang (Academic Draft) Tentang Tanggung Jawab Pengangkut**, atas kerja sama dengan Badan Pembinaan Hukum Nasional, Departemen Kehakiman, Jakarta, 1979.

---

\_\_\_\_\_, **Laporan Penelitian Tentang Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Jasa Angkutan**, atas kerja sama dengan Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta, 1986.

---

\_\_\_\_\_, **Laporan Akhir Analisa Dan Evaluasi Hukum Tertulis Tentang Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara**, Proyek Pusat Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Jakarta, 1991-992.

Susanto, I.S., **Kapita Selekta Kriminologi *White Collar Criminality***, makalah tanpa tahun, disampaikan pada Kuliah Kriminologi Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 2001.

**Perundang-Undangan :**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, **Tim Penerjemah Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman**, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1988.

Ordonansi Pengangkutan Udara (*Luchtvervoer Ordonantie* – Stb. 1939 No. 100).

Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Pokok Penegak Hukum, Kekuasaan Kehakiman, Kejaksaan R.I. Dan Kepolisian Negara R.I., Politeia, Bogor, 1984.

Undang-Undang Pengangkutan 1992, **Kumpulan Undang-Undang Tahun 1992**, Sinar Grafika, Cetakan Kedua, Jakarta, 1995.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian Dilengkapi Dengan UU RI No. 12 Tahun 1967 Tentang Pokok-Pokok Perkoperasia, Arkola, Surabaya, tanpa tahun.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, Arkola, Surabaya, tanpa tahun.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1999 tentang Partai Politik, Sinar Grafika, Jakarta, tanpa tahun.

Undang-Undang Nomor 16 Tahun 2001 Tentang Yayasan, Citra Umbara, Bandung, 2002

**Rancangan Undang-Undang :**

Direktorat Jenderal Hukum dan Perundang-Undangan Departemen Kehakiman, **Pedoman Teknik Peraturan Perundang-Undangan**, Jakarta, Tanpa Tahun.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, **Pokok-Pokok Dalam Bidang Angkutan Darat**, dalam Simposium Hukum Angkutan Darat dan Laut, Diselenggarakan oleh : Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman bekerjasama dengan Fakultas Hukum Universitas Diponegoro tanggal 27 s/d 29 Juli 1978 di Semarang, cetakan pertama, Binacipta, Bandung, 1981.

Konsep Rancangan Undang-Undang Tentang Tanggung Jawab Pada Angkutan Udara Kebijakan Dan Strategi Penanggulangan Penyalahgunaan Dan Peredaran Gelap Narkotika, Psicotropika Dan Zat Adiktif Lainnya, Departemen Kesehatan RI Direktorat Jendral Pengawasan Obat dan Makanan, Jakarta, 1993.

Risalah Diskusi Panel Ketentuan-Ketentuan Hukum Yang Berkenaan Dengan Penentuan Jumlah Ganti Rugi Dalam Bidang Pengangkutan Udara, Badan Pembinaan Hukum Nasional, Tanggal 27 November 1991.

Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Penerbangan.

Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Perkeretaapian  
Rancangan Undang-Undang Republik Indonesia Tentang Kitab Undang-Undang  
Hukum Pidana, Direktorat Perundang-Undangan, Direktorat Jenderal  
Hukum Dan Perundang-Undangan, Departemen Hukum Dan Perundang-  
Undangan 1999-2000.

**Sumber-Sumber Lain :**

Jawa Pos, **Jember Berduka**, Rabu Kliwon Tanggal 3 Juli 2002.  
Jawa Pos, **Bus Masuk Jurang Dua Tewas**, Senin Tanggal 8 Juli 2002.  
Jawa Pos, **Seluruh Penumpang Tewas**, Jumat Tanggal 19 Juli 2002.  
Jawa Pos, **Kok Dadine Kaya Ngene ? Almarhum Yakini Keamanan Aerosport**,  
Minggu Tanggal 21 Juli 2002  
Jawa Pos, **Liburan Berakhir Petaka, Pakar Penerbangan Pun Berbicara**, Rabu  
Tanggal 3 Juli 2002.  
Jawa Pos, **Daftar Musibah Pesawat Rusia**, Rabu Tanggal 3 Juli 2002.  
Jawa Pos, **Bus Terpanggang Di Mulut Tol Gempol**, Minggu Pon Tanggal 25  
Agustus 2002  
Jawa Pos, **Badan Bus Tersayat, Lima Tewas**, Senin Wage Tanggal 26 Agustus  
2002.  
Kompas, **Jatuhnya Pesawat Terbang Garuda Indonesia**, Tanggal 17 Januari 2002.  
Kompas, **Liputan Khusus Transportasi "Pemerintah Tidak Serius Tangani  
Transportasi**, Selasa 17 Agustus 2002.  
Nyata, **Di Balik Tabrakan 2 Bus Dewi Sri**, Edisi 1609 Tanggal 1 Mei 2002.  
Radar Surabaya, **Bus Terguling 30 Penumpang Teraduk**, Sabtu Tanggal 13 Juli  
2002.  
Tempo, **Tak Cukup Hanya Mundur**, Edisi Khusus Akhir Tahun 31 Desember 2001  
s/d 6 Januari 2002.

**Lampiran-Lampiran :**

Tabel Peristiwa Kecelakaan Kereta Api Tahun 2001, Tempo Edisi Khusus Akhir  
Tahun 31 Desember 2001 s/d 6 Januari 2002.  
Ketentuan Pidana dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang  
Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas  
Dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang  
Penerbangan, Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.  
Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Barat No. 386/Pdt/G/2989/PN.Jkt.Brt, tanggal 17  
Mei 1990, Putusan Pengadilan Tinggi DKI Jakarta Nomor:  
466/Pdt/1990/PT. DKI tanggal 7 Maret 1991 dan Putusan Mahkamah Agung  
Republik Indonesia Nomor: 202 K/Pdt/1992, tanggal 30 Juli 1994 Tentang  
Majikan Ikut Bertanggung Jawab Atas Kesalahan Sopirnya.