

508/I-1989
2/10

**TINJAUAN SINGKAT TERHADAP SEBAB - SEBAB TERJADINYA
KECELAKAAN LALU - LINTAS JALAN RAYA
BESERTA PENANGGULANGANNYA DI DAERAH KABUPATEN CIAMIS**

S K R I P S I

**Diajukan untuk melengkapi tugas - tugas dan memenuhi
syarat - syarat Ujian Sarjana Hukum**

Oleh :

EDY MOELYANA

Nomor Pokok : A. 82024

NIRM : 83.41150290

Jurusan : Hukum Pidana

Dibawah bimbingan :

ROMLI ATMASASMITA, S.H. LL.M.



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LANGLANGBUANA
BANDUNG
1987**

Bandung, _____ 1988

Disetujui untuk diajukan ke muka sidang
Panitia Ujian Negara Terdaftar
Tingkat Sarjana Hukum



Dekan Fakultas Hukum
Universitas Padjadjaran
Selaku Ketua Panitia Ujian Negara

Pembantu Dekan I Fakultas Hukum.
Universitas Padjadjaran
Selaku Sekretaris Panitia Ujian Negara

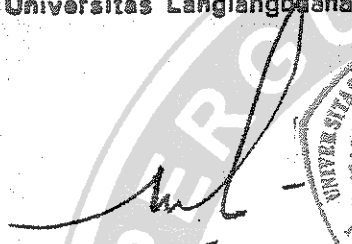
(Prof. Dr. R. Sri Soemantri M, S.H.)
NIP 130442435

(Romli Atmasasmita, S.H. LL.M.)
NIP 130350117

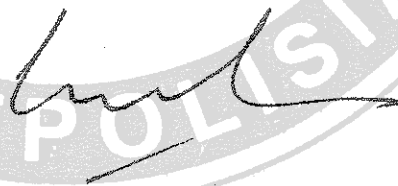
Mengetahui / Menyetujui :

**Dekan Fakultas Hukum
Universitas Langlangbuana**

**Ketua Jurusan Hukum Pidana
Universitas Langlangbuana**


(Umar Srijadi, S.H.)
(M. Sudradjat Bassar, S.H.)

**BHAKTI - DHARMA - WASPADA
Pembimbing :**



(Romli Atmasasmita, S.H. LL.M.)

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji dan syukur ke hadirat Illahi Suci, di mana berkat Rahmat dan karuniaNya, penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Sebagai salah satu syarat pada tingkat terakhir dalam mengikuti Ujian Negara Program S-1 pada Fakultas Hukum Jurusan Hukum Pidana Universitas Langlangbuana Bandung. Tanpa karuniaNya penulis tidak mempunyai kekuatan untuk menghadapi segala tantangan dan rintangan-rintangan dalam penulisan skripsi ini.

Untuk memenuhi syarat sebagaimana tersebut di atas penulis mencoba dengan pengetahuan, pengalaman, kemampuan dan sarana yang dimiliki, sehingga penulis dapat mengajukan skripsi yang berjudul : **PERJALANAN SINGKAT SEKITAR SEBAD-SEBAD TERJALINYA EKSPANSI LALU-LINTAS JALAN RAYA BERKANTO PEMANGKULANANNYA DI DAERAH KADUTA-TU CHAMIA.**

Dalam penyusunan skripsi ini penulis tidak lepas dari bantuan pihak lain, maka tidak ada salahnya mengucapkan terima kasih kepada yang telah memberikan saran-saran, dorongan, bimbingan dan petunjuk untuk menyelesaikan skripsi ini.

Keada kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada yang terhormat :

- Bapak Hayjen. Pol. Drs. R.M. Soebroto Brotediredjo, S.H., selaku Rektor Universitas Langlangbuana Bandung.
- Bapak Umar Srijadi, S.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana Bandung.
- Bapak H. Suwedjat Dassar, S.H., selaku ketua Jurusan Hukum Pidana Universitas Langlangbuana Bandung.
- Bapak Kowli Atmaseumita, S.H., LL.M., selaku pembimbing yang telah memberikan bantuan, petunjuk, saran-saran dan bimbingan dalam penulisan skripsi ini.
- Bapak-bapak dan Ibu-ibu Dosen Universitas Langlangbuana Bandung yang telah memberikan pengetahuan kepada penulis.
- Staf Tata Usaha Universitas Langlangbuana Bandung yang telah membantu dalam melaksanakan penelitian berupa surat-surat yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.
- Bapak Let.Kol. Drs. Jauri Sihombing, selaku Kepala Kepolisian Resort Ciamis yang telah memberikan bantuan serta izin untuk mengadakan penelitian.
- Bapak Letnan Satu OH Kompol, selaku Kepala Satuan Lalu Lintas (KASATLANTAS) yang telah memberikan keterangan-keterangan di dalam penelitian ini.
- Staf Kepolisian Resort Ciamis yang telah membantu di dalam penelitian ini.
- Pengemudi-pengemudi yang telah memberikan penjelasan-

penjelasan masalah-masalah yang diperlukan di dalam penyusunan skripsi ini.

- Rekan-rekan Mahasiswa yang ada di lingkungan Kampus maupun di luar Kampus yang telah memberikan saran-saran dan dorongan dalam penyusunan skripsi ini.
- Ayah, Bunda dan keluarga yang telah memberikan bantuan baik moral maupun materiil.
- Semua pihak yang telah turut membantu dalam penyusunan skripsi ini.

Sebagai segala pengorbanan dan bantuan yang langsung maupun tidak langsung yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan yang setimpal dari Tuhan Yang Maha Esa.

Kudus-kudusan dengan adanya skripsi ini dapat merangsang para pembaca untuk mengungkitkan masalah yang penulis bahas yang lebih baik dan penulis berkeyakinan skripsi ini ada manfaatnya khususnya bagi penulis sendiri, di mana dengan adanya skripsi ini mendapat pengetahuan yang baru dalam hal penulisan karya ilmiah walaupun sederhana maupun bagi para pembaca yang berkeinginan untuk membacanya.

Bandung, September 1987,

Penulis,

DAFTAR ISI

	Halaman
KATA PENGANTAR	1
DAFTAR ISI	iv
BAB I : PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	3
1.2. Identifikasi Masalah	3
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian	4
1.4. Ruang lingkup Penelitian	6
1.5. Kegunaan Penelitian	9
1.6. Metodologi Penelitian	12
BAB II : PEMBAHASAN YURIDIS BERHADAP KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA	14
2.1. Pengertian Kecelakaan Lalu-lintas Jalan Raya dan Jenis-jenisnya	14
2.2. Arti Kelangkaan Lalu-lintas	21
2.3. Bahaya yang Berada Terhadap- peraturan Lalu-lintas yang Berlaku Sekarang	34
2.4. Ketertarikan-tarikan Filial Terhadap Akibat Kecelakaan Lalu-lintas Jalan Raya Terhadap Jalan Beberapa Jenis Kini	43
BAB III : ANALISA TERHADAP TERJADINYA KECELAKAAN LALU-LINTAS DI DAERAH KABUPATEN CIAMIS DITINJAU DARI BEBERAPA ASPEK	57
3.1. Ditinjau Dari Aspek di Persepsi Ja- lan	57
3.2. Aspek Kesadaran Masyarakat Terhadap Risiko	72
3.3. Aspek Pemerintah Sebagai Pengatur dan Pemindak dalam Ketertiban Lalu- Lintas	85

Daftar Isi

BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN	100
4.1. Kesimpulan	101
4.2. Saran-saran	109
DAFTAR KEPUSTAKAAN	110
LAMPIRAN-LAMPIRAN,	
RIWAYAT HIDUP,	



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kecelakaan lalu-lintas jalan raya merupakan salah satu ciri yang menandakan kehidupan masyarakat di dalam kekurangan kesadaran masyarakat itu sendiri terhadap hukum. Akibat dari keadaan ini, maka kecelakaan lalu-lintas makin lama makin meningkat pula. Keadaan ini semakin rawan dikarenakan mentalitas para pemakai jalan raya yang kurang disiplin dan kurangnya rasa tanggung jawab, ditambah pula jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas jalan raya terus meningkat.

Masalah tersebut melanda pula daerah Kabupaten Ciamis terutama sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas itu di jalan raya yang menuju ke luar kota. Dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas tersebut maka kelancaran lalu-lintas akan terganggu seperti timbulnya kemacetan. Sedangkan kelancaran lalu-lintas merupakan urat nadi yang menunjang kegiatan dalam berbagai segi, teristimewanya dalam proses pembangunan daerah ini.

Masalah terjadinya kecelakaan lalu-lintas bukan sepenuhnya tanggung jawab para pemakai jalan ataupun pengendara, melainkan harus dilibat juga sikap aparat penegak hukum, karena sebagai aparat negara terutama pihak

kepolisian harus tanggap dan jeli dalam menghadapi persoalan-persoalan yang timbul dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, terutama dalam hal ini yang berkenaan dengan masalah lalu-lintas. Dan aparaturnya khususnya penegak hukum yang harus disiplin lebih awal, sehingga dapat memberikan contoh dan menjadi suri tauladan.

Dengan melihat masalah-persoalan tersebut di atas kita akan menjadi lebih tanggap dalam mengatasi situasi seperti itu. Dalam hubungan ini kebijaksanaan pengatur tertib lalu-lintas merupakan usaha yang mendasar dalam pelaksanaannya dan pihak kepolisian dituntut untuk menertibkan dan mengesekannya.

Langkah pertama yang harus diambil oleh aparaturnya yang berkenaan di dalam mengatasi masalah lalu-lintas yaitu pihak kepolisian, dengan memperbanyak rambu-rambu lalu-lintas di lokasi-lokasi yang dianggap rawan, yaitu di lokasi-lokasi yang sering terjadinya kecelakaan. Hal ini dimungkinkan dengan memperbanyak pemasangan rambu-rambu lalu-lintas, maka akan mengurangi jumlah kecelakaan. Dikarenakan manfaat dari rambu-rambu tersebut akan memberikan peringatan, pengaturan dan petunjuk tegas hingga dapat meniadakan keragu-raguan pemakai jalan dalam mengatur lalu-lintas tersebut.

Dengan demikian akan memberikan ketertarikan bagi para pemakai jalan sesuai dengan ketentuan-ketentuan yang berlaku

dan pengawasan serta-ronda tersebut harus tetap dengan jalan dan aturan untuk identifikasi, sehingga penguadi dapat secara tepat mengidentifikasi keadaannya dengan sempurna sesuai dengan apa yang tertata di dalam rambu-rambu lalu-lintas tersebut. Pada bukannya setiap penguadi akan mengikuti petunjuk-petunjuk itu.

Oleh karena itu untuk mengambil langkah selanjutnya dalam mengatasi persoalan ini, maka pihak Kepolisian harus menyusun rencana-rencana pengendalian lalu-lintas di daerahnya bekerjasama dengan instansi-instansi yang turut serta dalam tugas pengelolaan lalu-lintas dan perlu dipertahankan kembali fungsi pengaturan dan penegakan hukum yang menaungi seluruh aspek implementasi manajemen lalu-lintas baik dari segi aparatnya, pelaksanaan penegakan hukum dan prosedurnya maupun segi pemakai jalan.

1.2. Identifikasi Masalah

Masalah-masalah yang berhubungan dengan kecelakaan lalu-lintas jalan raya seperti apa yang telah penulis jelaskan di atas, bahwa dalam menangani masalah lalu-lintas jalan raya berbagai faktor saling berkaitan. Sehingga untuk meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap peraturan-peraturan yang berlaku di dalam mengatur masalah lalu-lintas harus tetap diutamakan, supaya dalam melaksanakan pencegahan atau penanggulangan kecelakaan la-

Isi-lintas tersebut dapat terbatal, dan untuk menyolusikan daerah Kabupaten Ciamis menjadi suatu daerah yang aman di dalam perjalanannya, sehingga tidak sering terjadi kecelakaan-kecelakaan di suatu lokasi yang dianggap ke-
nan.

Segerti apa yang telah diuraikan oleh penulis me-
ngenal kecelakaan lalu-lintas tadi, maka masalah-masalah yang berhubungan dengan kecelakaan lalu-lintas dapat di-
identifikasi sebagai berikut :

1. Apa tugas pokok dan fungsi SATLANTAS Kepolisian Re-
sort Ciamis, dalam hubungannya dengan usaha penangan-
langan dan pencegahan terhadap kecelakaan lalu-lintas
bagi pejalan jalan.
2. Bagaimana kemampuan SATLANTAS Kepolisian Resort Cia-
mis terhadap pejalan jalan yang kurang mentaati per-
aturan-peraturan lalu-lintas yang berlaku dalam sang-
ambil tindakan pencegahan dengan seringnya terjadi
kecelakaan.
3. Bagaimana dasar kesadaran masyarakat (pejalan jalan)
terhadap peraturan-peraturan lalu-lintas.

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dan tujuan penelitian ini adalah untuk me-
ngetahui sampai sejauhmana kemampuan personil SATLANTAS Kepoli-
sian Resort Ciamis di dalam menangani kecelakaan lalu-

lintas terhadap pemerintah jalan dan untuk mengetahui standar-standar nya majalah yang diterbitkan oleh Kepolisian Resort Ciamis terhadap masyarakat atau pemerintah jalan yang kurang menyadari dan menaati peraturan-peraturan yang telah ditentukan oleh aparat pemerintah yang berwenang di dalam masalah lalu-lintas.

Jalan hal ini sangatlah penting apabila dari pihak masyarakat kurang tegas di dalam melaksanakan tugasnya, maka kecelakaan lalu-lintas tidak akan dapat ter-
staf, karena di dalam masalah peraturan dan pelaksanaan lalu-lintas para pengguna harus dituntut untuk melaksanakannya dengan ita dengan sungguh-sungguh dan tidak diperbolehkan menyalahpkan dari peraturan yang telah ditentukan.

Dengan demikian para pemerintah jalan akan selalu patuh dan taat di dalam melaksanakan atau mengabdikan kemahannya sesuai dengan peraturan.

Maka dengan itu sebagai pernyataan ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui bagaimana antara aspek penyelenggaraan SAF. Untuk Kepolisian Resort Ciamis akan melaksanakan tugasnya terhadap para pemerintah jalan, guna menanggulangi masalah kecelakaan lalu-lintas.
2. Menunjukkan cara peraturan dan prosedur dalam rangka pemecahan persoalan lalu-lintas.

1.4. Kerangka Pemikiran

Risikol persoalan kecelakaan lalu-lintas yang cukup serius di daerah Kabupaten Cianjur, maka sebagai langkah pembahasan skripsi ini penulis memberikan suatu pemikiran yang terbatas pada pokok-pokok masalah terhadap sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya.

Pokok - pokok masalah tersebut antara lain meliputi :

1. Formulasi persoalan (Problem Statement).

Yang menjadi dasar permasalahan di sini, persentasenya adalah faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya, antara lain disebabkan oleh :

a. Penghalang pandangan.

Adanya suatu yang menghalangi-relangai pandangan banyak menyebabkan kecelakaan. Umumnya penghalang-penghalang ini terdiri dari tembokan-tembokan jalan yang sedang berjalan menuju jembatan, gedung-gedung, bukit-bukit, pohon-pohonan dan sebagainya, yang tidak memungkinkan pengemudi mempunyai pandangan yang luas dan benar atas jalan yang sedang dilaluinya.

b. Medan yang sempit dan gelap.

Cuaca yang buruk atau gelap, kelengkapan tidak memadai pada saat pengaliran atau kondisi jalan yang

sedikit-dikitnya mengurangi penglihatan, antara lain kabut, hujan lebat, asap, yang mengurangi penglihatan dan dapat menyebabkan kecelakaan.

c. Sinar yang menyilaukan.

Benda-benda atau lampu yang menyilaukan seringkali menyebabkan terjadinya kecelakaan. Matahari yang bersinar menaek mata pada siang hari, lampu-lampu etalase dan sebagainya yang menyilaukan sehingga menimbulkan kecelakaan.

d. Keadaan jalan.

Juga keadaan jalan banyak menyebabkan kecelakaan. Jalan yang licin terutama akibat hujan, bekas minyak di jalan, lobang-lobang, batu-batu dan sebagainya sering pula menjadi sebab terjadinya kecelakaan.

e. Perubahan arah jalan.

Banyak terjadi kecelakaan karena pengemudi tidak dapat menguasai kendaraan, berhubung adanya perubahan jalan, umumnya belokan.

f. Tanda-tanda lalu-lintas.

Orang seringkali tidak memperhatikan tanda-tanda lalu-lintas yang dipasang di jalan, karena itu maka terjadilah kecelakaan. Contoh tanda lalu-lintas yang sering diabaikan ialah tanda memberi peringatan lebih dahulu kepada kendaraan yang datang

dari jurusan lain.¹⁾

Akibat dari sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas seperti tersebut di atas, maka pengaruhnya akan dialami pula dalam kehidupan masyarakat, karena pengaruh dari kecelakaan tersebut akan menimbulkan kemacetan yang mengakibatkan jalur lalu-lintas akan terganggu, sehingga kelancaran dalam segala usaha akan terhambat.

2. Pendekatan persocialan (Sistec Approach).

Di dalam pembahasan persocialan lalu-lintas di daerah Kabupaten Cianjur, faktor utama yang sangat menunjang secara konkrit dan berkaitan sekali terhadap persocialan tersebut di atas adalah pesakai jalan.

Pesakai jalan dapat dibagi menjadi tiga golongan :

- a. Orang yang berjalan kaki yaitu setiap orang yang berada di atas permukaan atau di tepi jalan, tanpa mengendarai kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor.
- b. Pengemudi adalah setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor ataupun yang menggunakan hewan untuk dijadikan tunggangan, sedangkan penumpang diertikan sebagai setiap orang yang berada di atas kendaraan berac-

¹⁾ H.S. Djaejoesman, dalam bukunya "Polisi dan lalu-lintas", Cetakan ke.II, Bandung, 1976, halaman 82.

tor maupun tidak bersotor yang tidak berhubungan dalam mengemudi kendaraan.

- c. Pemakai jalan lainnya termasuk kaki lima, pelari yang menggunakan jalan, pejalan kaki yang berhubungan langsung dengan jalan umum.

Dalam penelitian ini penulis lebih menghususkan diri kepada pemakai jalan golongan ke 2 yaitu pengendara, karena pengendara yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas.

1.5. Kegunaan Penelitian

Dengan dilaksanakannya penelitian terhadap sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya, maka penulis dapat meramalkan kegunaannya.

Kegunaan penelitian tersebut antara lain :

1. Untuk memberikan sumbangan pemikiran kepada para penegak hukum di bidang lalu-lintas dalam usaha melakukan penanggulangan terhadap kecelakaan.
2. Menambah pengetahuan baru melalui kenyataan yang timbul dari kehidupan masyarakat.

Jadi semua kegunaan penelitian tersebut di atas sangat bermanfaat sekali. Dengan demikian masalah lalu-lintas harus dapat ditangani bersama secara terpadu dan berkesinambungan.

Kegunaan lain dari penelitian ini adalah untuk

menangani secara konkrit dalam pelaksanaan penanggulangan kecelakaan yang dapat dilakukan dalam waktu singkat. Karena mengingat pokok masalah yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas itu terdiri dari 3 faktor dan untuk menggarap faktor penyebab tersebut antara lain :

a. Faktor para penakai jalan/pengemudi.

Umumnya para penakai jalan/pengemudi dapat menyesuaikan diri kepada keadaan, akan tetapi kemajuan teknologi di bidang lalu-lintas datangnya terlampau cepat sehingga mereka perlu mendapatkan didikan dan latihan terlebih dahulu untuk dapat memiliki kecakapan, tata tertib dan kesoyaman yang dibutuhkan untuk menghindarkan diri dari kecelakaan. Pada dasarnya pendidikan dan latihan berkisar kepada soal-soal yang berhubungan dengan sikap penakai jalan/pengemudi, cara-cara bergerak di jalan/menggunakan kendaraan dan perundang-undangan lalu-lintas jalan raya.

b. Faktor kendaraan bermotor.

Kemajuan yang dicapai oleh kendaraan bermotor ialah lebih cepat jika dibandingkan dengan kemajuan pengemudi dan jalan, sehingga hal ini membawa kesulitan. Dewasa ini kendaraan bermotor telah dibikin sedemikian baiknyanya serta lebih memenuhi syarat-syarat keamanan dan jika kendaraan baru ini mengalami kecelakaan

maka hal ini disebabkan oleh faktor lain. Kekuatan dan kecepatannya menjadi lebih besar yang menyebabkan lebih beratnya kecelakaan-kecelakaan yang dialaminya, masalahnya adalah bahwa kekuatan dan kecepatan ini tidak sesuai dengan keadaan jalan atau sikap pengemudi. Pemecahannya terletak pada perbaikan jalan-jalan agar dapat dilalui oleh kendaraan-kendaraan yang baru itu dengan sebaik-baiknya serta perbaikan kecakapan dan moral pengemudi daripada kendaraan.

c. Jalan.

Dengan perbaikan yang diadakan terhadap jalan maka dapat diusahakan pengurangan kecelakaan dan kemacetan. Karena itu maka terlebih dahulu harus diadakan langkah-langkah penyempurnaan dari jalan untuk memungkinkan lalu-lintas mencapai kemajuan yang diharapkan. Kenyataan bahwa jalan jauh lebih terbelakang daripada kemajuan yang dicapai oleh pengemudi dan kendaraan. Keadaan demikian akan terus berlangsung karena pembikinan, perubahan atau perbaikan jalan selalu memakan biaya yang tidak sedikit dan usaha dalam hal ini sangat tergantung dari keadaan keuangan negara.²⁾

Dalam memecahkan permasalah yang menyangkut kecelakaan lalu-lintas, ketiga faktor tersebut di atas tidak boleh dipisah-pisahkan. Karena titik akan ada keselin-

²⁾ Ibid., halaman 34 dan 35.

Bangun atau kekurangan selubung antara ketiga faktor itu, akan tetapi meminimalkan kesulitan, persoalan tidak dapat dipecahkan dengan hanya mementingkan salah satu dari ketiga faktor tersebut, akan tetapi selalu mengikuti keseluruhan.

Sebagai contoh kemungkinannya, sebagai perlu kiranya penagak hukum untuk mengambil langkah-langkah di dalam melaksanakan penanggulangan, karena mengingat masalah keseluruhan lain-lainnya ini bukan suatu hal yang gampang untuk ditanggulangi.

1.6. Metodologi Penelitian

Metodologi penelitian yang digunakan untuk mengumpulkan data dan keterangan-keterangan lain yang diperlukan, sebagai dasar pembahasan skripsi ini, di dalam menggunakan salah satu masalah dengan masalah yang lainnya, maka ada beberapa cara pendekatan yang perlu dilakukan antara lain sebagai berikut :

1. Studi literatur yang erat hubungannya dengan materi yang dibahas dalam skripsi ini. Untuk melihat dasar-dasar teori hukum, buku-buku ilmiah, dan buku-buku lain yang ada hubungannya dengan buku serta pengetahuan yang ada mengenai lain-lainnya dalam rangka.
2. Studi wawancara dengan para pejabat atau para pihak yang menjadi responden, untuk itu akan dilakukan

untuk memperoleh data sampai sejauhmanakah kesadaran dan kepatuhan para penguadi/pemakai jalan tersebut, di dalam mentasti peraturan lalu-lintas yang ada, serta alasan-alasan yang mendorong timbulnya rasa untuk melakukan pelanggaran.

3. Data sekunder dari polisi lalu-lintas (POLRESRA Ciamis) cara ini dimaksudkan untuk memperoleh data tentang jumlah kecelakaan dari tahun ke tahun secara terperinci dan wawancara langsung sebagai penunjang.
4. Data-data lain, yang diperoleh melalui penelitian studi oleh Direktorat Penyelidikan Masalah Tanah dan Jalan Direktorat Jendral Bina Marga melalui Sub Direktorat Teknik Lalu-lintas, data ini sebagian besar dilakukan secara langsung oleh petugas lapangan yang berupa studi kecelakaan lalu-lintas.

Dari beberapa metoda penelitian yang dilakukan oleh penulis baik langsung maupun tidak langsung, ternyata data-data yang diperoleh tersebut dapat memberikan bantuan yang sangat besar terhadap pelaksanaan penyusunan skripsi ini. Walaupun kebenaran data ini yang pernah diperoleh tergantung sepenuhnya kepada manusianya, tapi dalam hal ini dapat memberikan gambaran dan memberikan jalan untuk dilakukannya penyusunan.

B A B II

SIRJAWAN YURIDIS TERHADAP KECELAKAAN

LAIN LINTAS DI JALAN RAYA

2.1. Pengertian Kecelakaan lalu-lintas jalan raya dan jenis-jenisnya

Kita sering menggunakan perkataan kecelakaan lalu lintas jalan raya, akan tetapi apakah yang sebenarnya dengan kecelakaan lalu-lintas itu, kita belum mengetahui secara pasti. Oleh karena itu sebelum penulis membahas pengertian kecelakaan lalu-lintas lebih lanjut, perlu kiranya terlebih dahulu penulis menguraikan satu persatu pengertian-pengertian tersebut.

Yang akan dibahas pertama oleh penulis yaitu pengertian dari kecelakaan:

Kecelakaan adalah :

"Kejadian yang tidak diingini atau tidak di-sangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda. Kecelakaan selalu mengacu-dung ke arah 'tidak diingini' atau 'tidak di-sangka-sangka' dan meniadakan rasa heran atau terkejut kepada orang yang mengalami kecelakaan lalu-lintas itu".¹⁾

Lalu-lintas adalah :

"Setiap pemakai jalan baik perorangan maupun kelompok yang menggunakan jalan sebagai suatu ruang gerak dengan atau tanpa alat penggerak. Dalam kecelakaan lalu-lintas maka harus ada suatu pemakai jalan yang bergerak".²⁾

¹⁾ H.S. Djajadarmas dalam bukunya "Traffic dan Lalu-Lintas", Cetakan ke II, Bandung, 1976, halaman 67.

²⁾ Ibid, halaman 68.

Setelah mengetahui arti lalu-lintas, perlu kiranya penulis untuk mengupas lalu-lintas itu lebih lanjut, bukanlah penulis akan membahas lalu-lintas itu dalam arti yang seluas-luasnya, akan tetapi penulis hanya akan membatasi diri kepada satu segi lalu-lintas yang disebut "lalu-lintas jalan" (wegverkeer atau road traffic), sebagaimana yang dilaksanakan dalam perundang-undangan lalu-lintas jalan raya dan yang penguasaannya pada umumnya diserahkan kepada POLRI.

Di dalam pengertian lalu-lintas jalan orang masih terlampau dipengaruhi oleh kendaraan-kendaraan bermotor yang bergerak di jalan-jalan umum dan sering melupakan jenis kendaraan atau pejalan jalan lainnya, sehingga perhatian pada umumnya hanya diarahkan kepada soal-soal yang menyangkut kendaraan bermotor saja. Walaupun harus diakui bahwa kendaraan bermotor memang ini merupakan golongan yang utama terutama di kota-kota besar, akan tetapi di dalam memecahkan masalah-masalah lalu-lintas janganlah dilupakan pula orang-orang yang berjalan kaki, gerobak dorong, beca, pejalan-pejalan naik yang dihele oleh manusia maupun hewan, pengendara sepeda dan sebagainya yang semuanya menggunakan jalan umum.

Menjelati perundang-undangan lalu-lintas jalan maka pejalan jalan dibagi 2 golongan yang besar, yaitu :

1. orang berjalan kaki,

2. kendaraan,

dan kendaraan dapat dibagi lagi dalam 3 kelompok :

- a. kendaraan berotor dengan atau tanpa kereta gandengan yang digerakkan dengan kekuatan mekanis,
- b. kendaraan penumpang dan pengangkut yang digerakkan dengan tenaga uap,
- c. kendaraan penumpang dan pengangkut yang digerakkan dengan tenaga manusia.

Di dalam mengatur soal-soal lalu-lintas jalan, maka kita harus memperhatikan semua pemakai jalan, dari orang yang bertolak kaki, beca, gerobak dorong, hingga mobil-mobil yang terbaru dan bis-bis serta truck-truck yang besar dengan atau tanpa kereta gandengan.

Langkah awal dari lalu-lintas yang telah ditetapkan di atas, maka dapat diketahui bahwa antara lalu-lintas, perhubungan dan angkutan terdapat kaitan yang sangat erat.

Untuk dapat mengetahui bahwa ketiga peristiwatan tersebut mempunyai hubungan antara satu dengan yang lainnya maka dalam pengarahannya akan diadakan penyelidikan dan dituntut dengan bidang lalu-lintas jalan.

Perhubungan dapat diartikan jalan atau gang yang menghubungkan dua tempat sehingga kita dapat berjalan dari satu tempat ke tempat lainnya.

³⁾ Idris, halaman 9.

Angkutan diartikan memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dengan atau tanpa alat lain untuk memenuhi suatu kebutuhan menurut tempat dan waktu (place and time utility) dengan mengindahkan persyaratan aman, lancar, tertib dan efisien.⁴⁾

Sekarang penulis akan menguraikan apa yang dimaksud dengan jalan.

Jalan menurut pasal 1 ayat (1) sub a Undang-undang No. 5 tahun 1965, tentang lalu-lintas dan angkutan jalan raya, adalah : setiap jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu-lintas umum.

Dalam Undang-undang No. 7 tahun 1951 pengertian jalan mencakup juga jalan-jalan orang, pinggir, tepi, selokan dan lereng yang ada pada jalan itu.

Setelah penulis menguraikan satu-peratu dari pengertian kecelakaan lalu-lintas tersebut maka dalam masalah ini perlu kiranya kita mengetahui masalah-masalah yang berkenaan dengan masalah lalu-lintas yaitu dengan terjadinya bahaya-bahaya yang disebabkan oleh lalu-lintas di samping kita merasakan manfaat dari lalu-lintas dan mengetahui segi-segi positif dari lalu-lintas, tetapi terdapat pula soal-soal yang negatif yang wajib mendapat perhatian yang sungguh-sungguh. Kita telah sama-sama mengetahui bahwa telah seringkali terjadi penodong-

⁴⁾ Ibid, halaman 5 dan 7.

an atau perampokan yang dilakukan oleh penjahat-penjahat yang menggunakan kendaraan bermotor. Dan umumnya mereka dapat meloloskan diri karena fasilitas yang dibenikannya oleh lalu-lintas.

Hal ini tidaklah berbeda jika dibandingkan dengan korban-korban yang dialami oleh kecelakaan - kecelakaan lalu-lintas. Lebih orang-orang yang teriak atau ter-bunuh dalam kecelakaan, perampokan atau lain-lain keja-hatan adalah jauh lebih kecil jika dibandingkan dengan orang-orang yang teriak atau mati karena kecelakaan la-lu-lintas. Memang dalam masalah ini tentu kendaraan ber-motor merupakan pula bahaya yang sangat besar jika mereka mau itu dikendalikan oleh orang-orang yang tidak semper-nyet mau tanggung-jawab atau tidak memiliki nomor-nomor kendaraan atau pertanggung-jawaban, di samping itu juga bah-wa kendaraan dapat menimbulkan keributannya kepada orang-orang.

Untuk itu maka harus diadakan penyelidikan dengan seksama untuk mencari tahu di mana kecelakaan-kecelakaan itu terjadi, siapa yang bertanggung jawab atas terjadinya dan apa yang menjadi sebab terjadinya kecelakaan itu.

Untuk itu maka harus diadakan penyelidikan dengan seksama untuk mencari tahu di mana kecelakaan-kecelakaan itu terjadi, siapa yang bertanggung jawab atas terjadinya dan apa yang menjadi sebab terjadinya kecelakaan itu.

yang diikuti dengan masa produksinya problem ini menjadi parah, adapun masalahnya sendiri sudah tua setua manusia bergerak pergi dari satu tempat ke lain tempat. Waktu orang-orang pertama melakukan perjalanan dan bertemu di jalanan yang sempit, maka timbul suatu problem siapa yang harus minggir dan kalau minggir ke sebelah mana.

Seperiti telah diuraikan di atas, bahwa pengertian kecelakaan lalu-lintas itu sendiri bukanlah berarti suatu kejadian yang "tidak disengaja" atau "tidak disangka-sangka" dan menimbulkan rasa heran atau terkejutnya kepala orang yang mengalami kecelakaan itu. Kalau orang berangkat dengan sengaja atau dengan direncanakan lebih dahulu, maka itu bukanlah merupakan kecelakaan lalu-lintas, dan jika tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau direncanakan lebih dahulu itu dan mengakibatkan orang mati, maka perbuatan itu termasuk pembunuhan atau pembunuhan.

Pengertian lalu-lintas itu sendiri berarti segala penggunaan jalan umum dengan suatu atau tanpa alat pengangkutan. Akan tetapi ada sebuah ketentuan misalnya mobil yang sedang diparkir lalu ditung oleh tukang yang kemudian datang dan menyetor mobil tersebut lalu menyetor/ atau menyetor mobil itu, sehingga menyebabkan rusaknya mobil tersebut, kejadian ini bukanlah merupakan atau termasuk kecelakaan lalu-lintas. Karena yang termasuk ke

selain kecelakaan lalu-lintas itu adalah harus adanya yang menggunakan jalan itu sedang bergerak atau salah satunya sedang bergerak dan yang bergerak harus menggunakan alat pengangkutan, karena bila seseorang yang sedang berjalan lengah dan tersandung/menabrak sebuah kendaraan yang sedang berhenti sehingga mengakibatkan luka-luka, maka hal itu bukanlah merupakan suatu kecelakaan lalu-lintas.

Di dalam menentukan bahwa telah terjadinya kecelakaan lalu-lintas, maka harus ada kebetulan benda atau terjadinya luka-luka yang diakibatkan oleh kendaraan yang sedang bergerak.

Misalnya : sebuah kendaraan yang akan masuk ke jalan tol, tetapi sebelum sampai di bagian kepala runtuhan tidak terdapat pemukiman penduduk, dan tidak ada yang terjatuh, maka hal tidak tergolong sebagai kecelakaan lalu-lintas.

Ketertarikan yang kecelakaan lalu-lintas ini adalah harus jalan, dan ini tidak dapat dipertimbangkan oleh kecelakaan, jalan, lalu-lintas dan adanya kendaraan yang sedang jalan-lalu dan mungkin orang-orang akan dapat kecelakaan itu.

Sebelum terjadi kecelakaan maka harus ada kendaraan yang sedang menggunakan jalan-lalu, dan tidak dapat dipertimbangkan kecelakaan yang sedang jalan-lalu dan mungkin orang-orang akan dapat kecelakaan itu.

lainnya kecelakaan lalu-lintas.

Sewaktu di Indonesia belum ada kendaraan bermotor atau jumlah kendaraan bermotor masih sedikit, maka belum banyak terdapat masalah-masalah lalu-lintas. Akan tetapi setelah kendaraan bermotor mengalir ke Indonesia dalam jumlah yang besar serta dalam berbagai jenis, maka timbul permasalahan-permasalahan yang serius yang harus diperhatikan, dipelajari dan dicarikan pemecahannya dengan sungguh-sungguh. Salah satu problem yang dihadapi oleh polisi lalu-lintas adalah kecelakaan yang diakibatkan oleh suatu sebab dan sebab dari kecelakaan itu harus ditelusuri guna usaha perbaikan/pencegahan.

Dengan mengetahui faktor penyebab kecelakaan tersebut maka akan diketahui akibat-akibatnya yaitu yang termasuk jenis-jenis kecelakaan lalu-lintas. Seperti apa yang telah diuraikan di atas, yaitu :

1. Kecelakaan lalu-lintas yang berkaitan terhadap kerusakan benda.
2. Kecelakaan lalu-lintas yang berkaitan kematian orang.
3. Kecelakaan lalu-lintas yang berkaitan luka-luka atau luka berat orang lain.

2.2. Arti Pelanggaran Lalu-lintas

Yang dimaksud pelanggaran di sini adalah suatu pelanggaran yang dalam ilmu hukum pidana berarti perbu-

atau melanggar hukum yang ditetapkan oleh undang-undang. Melanggar hukum adalah suatu sifat dari suatu tindak pidana.

Mengenalkan suatu tindak pidana ini, maka diperlukan disyaratkan tentang hubungan antara perbuatan dengan orang yang melakukannya perbuatan itu. Oleh karena hubungan antara keduanya ini sangat erat sekali, tidak mungkin ada suatu tindak pidana tanpa pembuatnya, karena timbulnya suatu tindak pidana disebabkan oleh adanya orang yang berbuat. Faktor faktor ini penting untuk kepentingan penentuan hukuman, oleh karena tidak semua orang yang melakukan suatu tindak pidana akan dijatuhi hukuman, kecuali orang yang dapat dipertanggung-jawabkan atas perbuatannya itu.

Jika dikalimatkan, bahwa orang yang melakukan tindak pidana yang akan dijatuhi hukuman apabila ia mempunyai kesalahan dan adanya suatu pelanggaran hukum.³⁾

Sebagaimana sudah kita ketahui pengertian perbuatan dari tindak pidana atau perbuatan yang dilakukan oleh orang yang berbuat, yang dijunta dengan hukuman atau ancaman hukuman, yang dikemukakan oleh para ahli hukum diantaranya adalah :

3) M. Subardjat Sumar, S.H., dalam bukunya, "Dasar-dasar tindak pidana terutama di dalam kitab undang-undang hukum pidana", Penerbit CV. Remaja Karya, Bandung, 1984, halaman 4.

SIMON, menurut sarjana ini "strafbaar feit" itu harus memuat beberapa unsur yaitu :

1. suatu perbuatan manusia (menselijke handelingen). Dengan handelingen dimaksud tidak saja "een doen" (perbuatan), akan tetapi juga "een nalaten" (mengabaikan).
2. perbuatan itu (yaitu perbuatan dan mengabaikan) dilarang dan diancam dengan hukuman oleh undang-undang.
3. perbuatan itu harus dilakukan oleh seseorang yang dapat dipertanggung-jawabkan, artinya dapat dipersalahkan karena melakukan perbuatan tersebut.⁶⁾

Seuntikan Van Hanel, tentang rumusan "strafbaar feit" itu sarjana ini sependapat dengan SIMON, hanya ia menambahkan "sifat perbuatan yang mempunyai sifat yang dapat dihukum" (strafbaar feit).

Sedangkan VOS, mengatakan bahwa "strafbaar feit" itu adalah "feit" yang dinyatakan dapat dihukum oleh undang-undang.

Akan tetapi menurut Prof. Dr. SATOCHID KARTANEGERA mengenai rumusan di atas, di mana artinya rumusan tersebut sama dengan memberikan keterangan "een vierkant tafel is vierkant" yang artinya : "segi empat itu adalah segi empat".

⁶⁾ Prof. Satochid Kartanegara, S.N., dalam bukunya, "Hukum Pidana" Jilid I, Penerbit, Balai Lektur Mahasiswa, halaman 74,

Jadi rumusan yang demikian itu tidak menyebutkan isinya, sedangkan pengertian "orang" dan "kesalahan" juga tidak diinggunganya.⁷⁾

Berupa demikian pada akhirnya perumusan itu, untuk dapat dipidana seseorang, mempunyai unsur-unsur :

1. adanya perbuatan manusia,
2. perbuatan itu telah dirumuskan dalam undang - undang (sese legalitas pasal 1 ayat (1) KUHP),
3. adanya kesalahan si pelaku,
4. adanya unsur melawan hukum,
5. adanya ancaman hukuman.

Untuk mengetahui lebih luas mengenai tindak pidana ini maka penulis akan menjelaskan secara singkat jenis-jenis dari tindak pidana yaitu :

1. tindak pidana materill (materioel delict) adalah apabila tindak pidana yang diperkukuhkan dalam suatu ketentuan hukum pidana di situ dirumuskan sebagai perbuatan yang menyebabkan suatu akibat tertentu, tanpa merumuskan ujud dari perbuatan itu.

Contohnya :

- a. Pembunuhan (pasal 338 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang mengakibatkan matinya orang lain, tanpa dipersialkan ujud dari perbuatannya.

⁷⁾ Ibid, halaman 75.

b. Pembakaran rumah (pasal 167 KUHP), yang dirumuskan sebagai mengakibatkan kebakaran dengan sengaja tanpa disebutkan ujud dari perbuatannya.

2. Tindak pidana formil (formisiel delict) adalah apabila tindak pidana yang dimaksudkan dirumuskan sebagai ujud perbuatannya, tanpa mempersoalkan akibat yang disebabkan oleh perbuatannya itu.

Contohnya :

a. Pencurian (pasal 362 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang berujud mengambil barang tanpa dipersoalkan akibat tertentu dari pengambilan barang itu.

b. Keselwaan surat (pasal 263 KUHP), yang dirumuskan sebagai perbuatan yang berujud membuat surat palsu tanpa disebutkan akibat tertentu dari penulisan surat palsu itu.

Oleh karena semua tindak pidana selalu mengakibatkan sesuatu hal yang tidak baik, maka bagaimanapun cara perumusannya dalam ketentuan hukum pidana, setiap tindak pidana mengakibatkan kerugian pada suatu kepentingan.

Misalnya telah pencurian, akibat yang merupakan alasan pencurian tidak diperbolehkan ialah bahwa pemilik barang yang dicuri itu dirugikan dalam harta bendanya.⁸⁾

⁸⁾ N. Sudradjat Bassar, S.H., dalam bukunya, "Tindak-tindak Pidana Tertentu di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana". Penerbit, CV. Remaja Karya, Bandung, 1984, halaman 11.

Dengan demikian maka lebih tepat apabila penggolongan ini dinamakan penggolongan tindak pidana dengan perumusan secara "formal". Dalam tindak pidana "material" dirumuskan isi yang berupa akibat yang dilarang. Sedangkan dalam tindak pidana "formal" dirumuskan ujud yang berupa perbuatan tertentu.

Upamanya : dalam hal pencurian, sebagai tindak pidana formal harus ditegaskan bahwa si tertuduh berbuat mengambil barang, sedangkan dalam hal pembunuhan sebagai tindak pidana material penegasan dari apa yang diperbuat oleh si tertuduh adalah macam-macam ialah menembak dengan senapan, menukul dengan tongkat, menikam dengan pisau, menodoni dengan tangan dan lain-lain.

Jadi, dengan menyesuaikan diri dengan berbagai perumusan ini, maka para jaksa dan hakim, secara efektif dapat menyusun surat tubuhnya dan surat putusannya.

3. Komisi Delict adalah tindak pidana yang berupa melakukan suatu perbuatan positif, upamanya membunuh, menodoni dan lain-lain, jadi hampir semua meliputi tindakan pidana.

4. Komisi Delict adalah melalaikan kewajiban untuk melakukan sesuatu, upamanya tidak melakukan pemberitahuan dalam 10 hari hal kelahiran anak atau kema-

tion kepada Pegawai Jawatan Catatan Sipil (pasal 529 KUMP).

5. **Gequalificeerd Belliet.**

Istilah ini digunakan untuk suatu tindak pidana tertentu yang bersifat istimewa, umpamanya pencurian yang gequalificeerd (pasal 363 KUMP) apabila pencurian dilakukan dengan disertai perbuatan yang lain, misalnya dengan merusak rumah.

6. **Voortdurende Belliet** adalah tindak pidana yang tidak ada bentunya, umpamanya :

a. Pasal 169 KUMP yang melarang surat serta dalam suatu perkumpulan yang bertujuan melakukan kejahatan, atau dalam suatu perkumpulan yang oleh undang-undang atau oleh pemerintah berdasarkan undang-undang dilarang.

Ini tindak pidana ini mulai dilakukan jika suatu orang membuat anggota dari perkumpulan yang bertujuan dan akan funds sumber penghasilan selain itu dalam kelain dari perkumpulan itu.

b. Pasal 529 KUMP yang menetapkan : "barang siapa yang tidak mempunyai kewenangan dan melakukan undang-undang untuk melakukan pekerjaan-pekerjaan yang gequalificeerd oleh pegawai negeri atau oleh pegawai negeri sipil atau oleh pegawai negeri dalam jabatan kehormatan atau oleh pegawai negeri, atau oleh pegawai negeri dengan kuasa pegawai negeri, umpamanya sebagai berikut : 9)

9) Ibid, halaman 12.

Selain dari itu ada peraturan yang diwajibkan dilakukannya pemberitahuan itu dalam waktu 10 hari setelah peristiwa yang bersangkutan terjadi, apabila dalam waktu 10 hari itu sudah lewat tanpa ada pemberitahuan maka pada saat itu orang yang berkewajiban memberitabukan itu mulai melakukan tindak pidana yang dimaksudkan dalam pasal 529 KUHP.

Jadi, selama setelah waktu 10 hari lewat tidak dilakukan pemberitahuan, maka ia terus menerus melakukan tindak pidana dan tidak ada bentunya (voortdurend). Usamanya seorang bayi dari anak yang baru lahir tidak melaporkan/melakukan pemberitahuan setelah lewat waktu 10 hari.

Sesuatu contoh yang istimewa adalah yang diatur dalam pasal 533 KUHP, di sini dalam satu pasal dilarang sekaligus dan perbuatan, yang satu merupakan perbuatan yang tidak ada bentunya (voortdurend), dan yang lain merupakan tindak pidana yang biasa (afloopen), yang merupakan tindak pidana biasa adalah menjual atau menyewakan kemerdekaan orang lain dengan sengaja, sedangkan perbuatan - perbuatan yang merupakan tindak pidana yang tidak ada bentunya adalah menahan orang yang diculik.

Kepastian dari voortdurend dapat ini terlihat dalam hal delikenda (verjaning) dari hak pemutus maka untuk melakukan pemutusan di muka pengadilan.

berdasarkan pasal 70 huruf b Undang-Undang No. 10/1953 (tentang ketentuan) itu mulai dihitung dari hari setelah dipublikasikan tidak pidana yang bersangkutan, atau hari setelah perbuatan itu dilakukan.¹⁰⁾

Dengan melihat rumusan-rumusan atau istilah-istilah tersebut di atas mengenai pengertian tindak pidana pelanggaran lalu-lintas, maka dengan demikian berarti pelanggaran lalu-lintas akan berarti suatu tindak pidana yang berhubungan dengan lalu-lintas jalan raya. Tindak pidana di dalam pelanggaran lalu-lintas tersebut telah memenuhi unsur-unsur terjadinya suatu tindak pidana, yaitu adanya unsur kesalahan dan unsur melawan hukum.

Yang lebih jelas mengenai tindak pidana lalu-lintas ini terdapat dalam Bab IV Undang-Undang No. 3 tahun 1953 tentang, yaitu : "Pelanggaran terhadap aturan-aturan lalu-lintas jalan merupakan tindak pidana pelanggaran".

Secara umum, maka ketentuannya dalam pasal 32 ayat 1 adalah : "Barang tindakan-tindakan pelanggaran tersebut dapat dipidana kurungan maksimal 3 bulan atau denda sebanyak-banyaknya sepuluh ribu rupiah kurang atau lebih yang :

1. merintangi, membahayakan ketertarikan/keamanan lalu-lintas dan menimbulkan kerusakan pada jalan.

¹⁰⁾ Ibid, halaman 13.

2. menyelenggarakan perlombaan atau pacuan tanpa izin,
3. tidak mempunyai surat-surat yang diperlukan, kendaraan tidak mempunyai kelengkapan dan mengemudikan kendaraan secara tidak wajar,
4. meninggalkan kendaraan tanpa selangor,
5. melanggar ketentuan-ketentuan tentang surat izin mengemudi,
6. memperkenalkan orang lain yang tidak memiliki surat izin mengemudi untuk mengemudikan kendaraan bermotor
7. tidak menaungi persyaratan tentang penomoran kendaraan,
8. tidak mempunyai syarat-syarat pengujian,
9. tidak mempunyai izin trayek ke luar kota,
10. tidak mempunyai izin trayek bagi mobil bis umum,
11. tidak ada izin trayek pengangkutan barang oleh kendaraan umum dan tidak umum,
12. tidak menaungi kewajiban sebagai pengusaha pengangkutan dengan kendaraan umum,
13. tidak menyesuaikan diri dengan tarif pengangkutan orang dan barang,
14. tidak mempunyai izin mendirikan perusahaan pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum,
15. tidak mempunyai izin untuk mendirikan bengkel umum,
16. tidak mematuhi perintah atau petunjuk yang diberikan oleh pejabat penyidik pelanggaran lalu-lintas.

Apabila salah satu pelanggaran tersebut di atas dilakukan dalam masa 1 tahun semenjak suatu keputusan hakim dijatuhkan terhadap yang bersalah karena pelanggaran yang sama, maka pidana kurungan dapat ditambah dengan sepertiga dan dengan denda seperuhanya. Khususnya bagi pengemudi angkutan bus tersebut adalah dalam hal-hal :

1. merintangi, membahayakan kebebasan/keamanan lalu-lintas dan menimbulkan kerusakan pada jalan,
2. menyelenggarakan perlombaan atau pacuan tanpa izin,
3. mengemudi kendaraan secara tidak wajar,
4. meninggalkan kecelakaan tanpa melapor,
5. mempersalahkan orang lain yang tidak mempunyai surat izin mengemudi untuk mengemudi kendaraan,
6. menyalah gunakan surat izin mengemudi dan surat-surat kendaraan,

Sebagaimana telah kita ketahui bahwa di dalam terjadinya suatu tindak pidana tersebut harus ada unsur kesalahan dan melawan hukum.

Akan tetapi di dalam pelanggaran lalu-lintas ini tidak semua pelanggaran atau semua perbuatan yang menyeyal unsur kesalahan dan unsur melawan hukum dapat dikenakan sanksi atau hukuman.

Oleh karena untuk menentukan sanksi terhadap si pelanggar tersebut, haruslah terlebih dahulu diselidiki, apa-

Keb di pelanggaran tersebut mengetahui, apakah - tidaknya mungkin ada larangan untuk diketahuinya.

Sementara ada orang yang melakukan perbuatan yang tidak tahu atau tidak mengetahuinya, bahwa perbuatan tersebut adalah perbuatan yang melawan hukum atau tindak pidana. Dalam hal ini seandainya di pelanggaran tersebut tidak langsung diberi hukuman atau dikenakan sanksi. Maka dalam hal ini harus diberi peringatan terlebih dahulu.

Contohnya : Dalam kasus lalu-laluan di mana suatu jalan umum yang tadinya "two way traffic" menjadi "one way traffic". Pelanggar yang biasanya menggunakan jalan itu belum mengetahui adanya perubahan, sebaliknya jika ia ketahui pelanggaran tersebut harus dikecualikan, jangan langsung "mentilang" namun memberi peringatan (memberitahu) bahwa jalan yang dilaluinya itu telah mengalami perubahan.

Untuk hal ini sebenarnya menurut hukum sudah diperintahkan dalam seluruh undang-undang Indonesia untuk mengikat dan menegakan hukum yang ada di negara kita. Jadi seluruh undang-undang Indonesia menurut hukum harus tahu, tetapi dalam praktiknya tidak mungkin demikian, sangat berat banyak hal-hal yang perlu diperhatikan.

atau kecelakaan sehingga pada suatu saat pelanggar itu tidak dapat mengambil gerakan yang segera dan diperlukan untuk mengatasi keadaan yang gawat.

Pelanggaran semacam ini membutuhkan latihan dan pengalaman untuk mengembangkan gerakannya agar tetap siaga di jalan dalam berbagai situasi. 11)

2.3. Undang-undang Serta Peraturan-peraturan Lalu-lintas Yang Berlaku Sekarang

Undang-undang lalu-lintas yang berlaku sampai saat ini adalah Undang-undang No. 3 tahun 1965 (Lembaran Negara tahun 1965 No. 25), undang-undang ini bernama undang-undang No. 3 tahun 1965 tentang lalu-lintas dan Angkutan Jalan Raya, biasa disingkat UU/LJR tahun 1965.

Sebelum berlakunya peraturan yang mengatur mengenai lalu-lintas yaitu undang-undang No. 3 tahun 1965, telah ada beberapa peraturan sebelumnya. Sebagaimana kita ketahui bahwa undang-undang lalu-lintas yang lama sebagai peninggalan zaman Hindia Belanda yang dikeluarkan pada tahun 1933 Staatblad No. 96 sebagai "Wegverkeersordening" yang hingga sekarang telah mengalami berbagai perubahan/tambahan dengan tanggal 1 Agustus 1933 Staatblad 1933 No. 327, tanggal 27 Februari 1936 Staatblad 1936 No. 83, tanggal 25 November 1938 Staatblad 1938 No. 657

11) H.S. Djaesman, dalam bukunya "Polisi dan Lalu-lintas", Cetakan ke II, Bandung, 1976, halaman 140.

dan terakhir tanggal 30 Juni 1951 No. 7 Lembaran Negara No. 42 yang kita kenal dengan undang-undang No. 7 tahun 1951.

Jika kita melihat undang-undang lalu-lintas ini maka yang dijadikan dasar dalam penyusunannya ialah jaminan keamanan kecelakaan lalu-lintas, karena persoalan yang harus diatur dalam undang-undang ini adalah mencakup 5 bagian, yaitu :

1. Peraturan lalu-lintas mengenai berlalu, berhenti dan cara berpapasan dengan kendaraan lain, termasuk pula peraturan-peraturan mengenai penerangan dan isyarat.
2. Peraturan mengenai susunan, ukuran dan muatan dari kendaraan.
3. Peraturan mengenai tanda-tanda pengenal dari kendaraan dan pengemudiya, juga mengenai kecakapan untuk bertindak sebagai pengemudi (surat tanda nomor kendaraan dan surat izin mengemudi).
4. Peraturan-peraturan ketiada yang diperlukan berhubungan dengan kendaraan-kendaraan yang memberikan kesempatan-kesempatan kepada umum (kendaraan umum), termasuk peraturan mengenai perniagaan-perusahaan bus dan truck yang menyelenggarakan dinas angkutan antara tempat-tempat yang tertentu.
5. Peraturan-peraturan yang perlu untuk keselamatan jalan jalan.¹²⁾

¹²⁾ Ibid, halaman 61.

Untuk dijadikan dasar dalam melaksanakan keamanan dan kelancaran dari lalu-lintas yang terdapat di dalam undang-undang tersebut di atas, hal ini terbukti dari pasal 2 ayat 1 undang-undang lalu-lintas yang dijadikan landasan dalam penetapan pasal-pasal selanjutnya. Walaupun diusahakan agar untuk tiap soal diadakan peraturan tersendiri, akan tetapi pasal 2 ayat 1 undang-undang lalu-lintas senantiasa dapat digunakan dalam tiap hal jika pelanggaran-pelanggaran terhadap peraturan lainnya yang sukar untuk dibuktikan. Adapun hubungan antara peraturan-peraturan lainnya dengan pasal ini adalah bahwa adakalanya di dalam peraturan-peraturan tidak/kurang jelas diterangkan tentang pelanggaran yang berhubungan dengan kebebasan (kelancaran) dan keamanan lalu-lintas, maka dengan adanya pasal ini semua pelanggaran dapat dikendalikan kepada dan diartikan sebagai pelanggaran terhadap kebebasan (kelancaran) dan keamanan, walaupun dalam hal yang konkrit tidak terdapat hal-hal yang menyangkut keamanan dan kebebasan (kelancaran) lalu-lintas.

Baiklah kita tinjau pasal 2 ayat 1 yang berbunyi sebagai berikut :

"Dilarang menggunakan jalan dengan cara sedemikian rupa sehingga DAMPA merintangai atau membahayakan kebebasan (kelancaran) atau keamanan lalu-lintas atau DAMPA menimbulkan bahaya kerusakan pada jalan".

Pada perumusannya pasal ini dirumuskan sebagai berikut :

"Dilarang menggunakan jalan dengan cara yang sewajarnya supaya menghindari kebebasan (kelancaran) atau membahayakan keamanan lalu-lintas atau menimbulkan bahaya kerusakan pada jalan".

Redaksi ini dirumuskannya kurang kuat guna pencegahan-pencegahan jalan yang sangat berbahaya dan tidak dapat dipertanggung-jawabkan bagi kelancaran dan keamanan lalu-lintas. Dengan redaksi baru tersebut undang-undang tidak saja mengancam dengan hukuman sesuatu perbuatan menghindari atau membahayakan kelancaran atau keamanan lalu-lintas akan tetapi mengancam pula dengan hukuman pasal jalan yang menggunakan jalan dengan cara yang sewajarnya, yang dikarenakan cara atau kecepataannya itu membuat lalu-lintas tidak bebas atau tidak aman. Hal ini berlaku pula bagi tindakan dari pemakai jalan di tempat-tempat yang biasanya banyak lalu-lintas, akan tetapi pada waktu terjadinya pelanggaran tidak ada pemakai jalan lainnya. Jelaslah bahwa undang-undang lalu-lintas pasal 2 ayat 1 ini sejalan dengan sempurna kebebasan (kelancaran) dan keamanan lalu-lintas dengan melarang pemakai jalan melakukan perbuatan yang bukan saja dengan nyata-nyata menimbulkan bahaya terhadap kebebasan (kelancaran) dan keamanan lalu-lintas, akan tetapi juga perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya terhadap kebebasan (kelancaran) dan keamanan lalu-lintas, serta yang dapat menimbulkan kerusakan pada jalan. ¹³⁾

¹³⁾ Ida, halaman 63.

Dengan dilakukannya pencabutan berlakunya undang-undang tersebut dan digantikan dengan undang-undang No.3 tahun 1965 ini, dikerenskan makin meningkatnya perkembangan lalu-lintas dengan pesatnya dan keadaan yang berubah dengan cepat pula. Jalan-jalan yang semula dapat menampung arus lalu-lintas dengan mudahnya beberapa tahun kemudian menunjukkan tanda-tanda kemacetan. Begitu pula perundang-undangan lalu-lintas yang beberapa tahun lalu masih dapat menampung segala persoalan, sekarang sudah usang karena sudah ketinggalan dengan keadaan dan sukar untuk dipertahankan lagi. Maka sudah seharusnya perundang-undangan tersebut disesuaikan dengan perkembangan masyarakat, sehingga dapat memenuhi kebutuhan yang sangat dirasakan, bukan saja oleh para pejabat hukum akan tetapi pula oleh masyarakat pada umumnya.

Seandainya tidak ada perubahan/ubah-ubah/ubah-ubah atau terhadap perundang-undangan, maka akan menyebabkan para pejabat hukum menemui berbagai keadaan yang akan menimbulkan atau "kebijaksanaan", sebagai usaha untuk mengatasi keadaan yang ada, dan yang tentunya tidak akan dapat dihindari atau dihindarkan karena adanya "kebijaksanaan" tergantung dari keadaan sekarang, ini pula kebijaksanaan tidak sempurna dan hukum sehingga menyukarkan di dalam penerapannya, terutama untuk tindakan repressif.

Untuk mengikuti perkembangan dan kemajuan diper-
lukan kegiatan-kegiatan yang sangat erat hubungannya de-
ngan pengusahaan, penyelenggaraan dan perkembangan ang-
kutan jalan raya, maka undang-undang lalu-lintas tahun
1935 yang sudah cukup lama dan tidak sesuai dengan per-
kembangan jaman dan sudah tidak memadai lagi itu digen-
ti.

Jangka waktu 32 tahun memang terlalu lama bagi un-
dang-undang lalu-lintas, apabila kalau kita bandingkan
dengan undang-undang lalu-lintas di negara lain, misal-
nya saja di Amerika Serikat, negara ini mengadakan peru-
bahan undang-undang lalu-lintas setiap dua tahun sekali,
sehingga keganjilan-keganjilan yang terjadi di dalam
perundang-undangan lalu-lintas dapat dikurangi atau di-
tiadakan sama sekali.

Alasan yang mendorong untuk diadakan perubahan/
pencabutan perundang-undangan lalu-lintas jalan ialah
bahwa perundang-undangan lalu-lintas jalan raya yang ada
pada waktu itu masih berlaku sudah tidak sesuai lagi de-
ngan keadaan.¹⁴⁾

Dengan telah mengetahuinya beberapa peraturan
perundang-undangan lalu-lintas jalan raya yang mengalami
perubahan dan pencabutan dan pencabutan berlakunya un-
dang-undang tersebut maka kita dapat menarik kesimpulan,

¹⁴⁾ Ibid, halaman 64.

sebagaimana telah dikemukakan terlebih dahulu dalam bab ini bahwa undang-undang lalu-lintas yang berlaku sekarang adalah undang-undang No. 3 tahun 1965.

Undang-undang No. 3 tahun 1965 ini telah disesuikan dengan tujuan, dasar dan haluan negara kita serta keadaan tingkatan pada waktu itu, sehingga tidak saja menyet peraturan-peraturan mengenai kelancaran, ketertiban dan keamanan lalu-lintas, akan tetapi di dalamnya menyet pula ketentuan-ketentuan mengenai permaan yessrintah di bidang angkutan (baik orang maupun barang).

Kita telah mengikhyafi bahwa angkutan jalan raya sebagaimana halnya dengan angkutan lainnya merupakan faktor yang sangat penting bagi perkembangan politik, sosial dan ekonomi dalam rangka pembangunan nasional. Esrena itu untuk tercapainya masyarakat adil dan makmur, yembuat undang-undang terpenting bahwa negara harus dapat mengumalai angkutan guna dapat dikerahkan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Dengan diundangkannya undang-undang No. 3 tahun 1965 tentang lalu-lintas dan angkutan jalan raya, maka "wegverkeendementie" sebagaimana telah dirubah dan ditambah terakhir dengan undang-undang No. 7 tahun 1951 dicabut berlakunya. Undang-undang tersebut diundangkan dalam Lembaran Negara tahun 1965 nomor 25, tertanggal 1 April 1965. Akan tetapi di dalam Bab XVI ketentuan per-

alihan pasal 36 dinyatakan : "Bahwa peraturan-peraturan pelaksanaan yang berlaku sekarang diubah dengan peraturan-peraturan atas dasar undang-undang No. 3 tahun 1965". Dengan melihat ini dari Bab XVI ketentuan peralihan pasal 36 ini, maka peraturan pelaksanaan undang-undang tahun 1933 yang telah dicabut masih tetap dipergunakan, peraturan-peraturan yang terdapat di dalam undang-undang tahun 1933 itu adalah :

1. Peraturan pemerintah lalu-lintas jalan yang merupakan peraturan pemerintah tertanggal 15 Agustus 1936 Lembaran Negara No. 451, untuk melaksanakan undang-undang lalu-lintas jalan sebagaimana yang telah dirubah dan ditambah, terakhir dengan peraturan tertanggal 1 Juli 1951 No. 28 Lembaran Negara 1951 No. 47.
2. Penetapan lalu-lintas jalan perhubungan, yakni surat keputusan Direktur Perhubungan dan Pengaliran tertanggal 26 September 1936 No. 41/9/2, lembaran tambahan No. 13699, sebagaimana telah dirubah dan ditambah terakhir dengan penetapan Menteri Perhubungan tertanggal 1 Juli 1951 No. 2441/Ment, lembaran tambahan No. 144.
3. Penetapan lalu-lintas Jalan Dalam Negeri, yaitu surat keputusan Direktur Pemerintahan Dalam Negeri tertanggal 8 Oktober 1936 nomor Pol. 35/6/1, lembaran tambahan nomor 13700, sebagaimana telah dirubah dan di-

tambah dengan surat keputusan tertanggal 29 Desember 1958 No. Pol. 35/8/16, lembaran tambahan No. 14137.

Pokok-pokok dari undang-undang No. 3 tahun 1965 yang berlaku sekarang ini mencakup hal-hal sebagai berikut :

1. Ketentuan-ketentuan untuk semua pesaki jalan,
2. Kengemudi,
3. Penomoran kendaraan bermotor,
4. Pengujian kendaraan bermotor,
5. Kendaraan tidak bermotor,
6. Ketentuan-ketentuan mengenai jalan,
7. Peraturan Pemerintah di bidang pengangkutan jalan raya,
8. Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor,
9. Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor,
10. Pengangkutan pengangkutan dengan kendaraan umum,
11. Ketentuan-ketentuan mengenai bengkel umum untuk kendaraan bermotor,
12. Kendaraan bermotor serta alat-alatnya,
13. Uraian angkutan darat,
14. Ketentuan-ketentuan finansial,
15. Ketentuan-ketentuan peralihan.

Kemudian peraturan-peraturan pelaksanaan yang berkenaan dengan masalah lain-lain seperti apa yang telah penulis uraikan sebagian, maka peraturan-peraturan lain-

nya adalah : peraturan-peraturan pemerintah daerah tingkat propinsi dan kabupaten/kotamadya yang dikeluarkan berdasarkan wewenang yang diberikan oleh undang-undang lalu-lintas dan atau peraturan pemerintah lalu-lintas jalan.

Juga beberapa pasal dalam KUHP yang berhubungan dengan lalu-lintas jalan, dapat dilihat dalam pasal-pasal 492,, 493, 510 dan 511.

Selain itu perlu pula diketahui beberapa undang-undang yang berhubungan dengan lalu-lintas jalan raya yaitu :

- a. Undang-undang No. 33 tahun 1964 tentang dana pertanggung-jawaban wajib kecelakaan penumpang.
- b. Ketentuan-ketentuan pelaksanaan dan pertanggung-jawaban wajib kecelakaan penumpang yaitu peraturan pemerintah No. 17 tahun 1965.
- c. Undang-undang No. 34 tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu-lintas jalan.
- d. Ketentuan-ketentuan pelaksanaan dana kecelakaan lalu-lintas yaitu Peraturan Pemerintah No. 18 tahun 1965.

2.4. Ketentuan-ketentuan Pidana Terhadap Akibat Kecelakaan Lalu-lintas Jalan Raya Percontum Dalam Beberapa Pasal KUHP

Sebagaimana telah penulis uraikan terlebih dahulu

di dalam pengertian kecelakaan, bahwa kecelakaan lalu-lintas adalah kejadian yang tidak disengaja atau tidak disangka-sangka dengan akibat kematian, luka-luka atau kerusakan benda.

Jadi akibat dari kecelakaan ini ternyata adalah perbuatan yang dilarang dan diancam dengan hukuman dan di dalam hukum pidana disebut "kejahatan". Meskipun di dalam hal kecelakaan lalu-lintas ini merupakan suatu kejahatan akan tetapi sebagaimana kita ketahui, bahwa kejahatan itu terdiri dari dua bagian yaitu kejahatan-kejahatan yang diperlukan adanya kesengajaan dan ada pula kejahatan yang dilakukan dengan tidak sengaja atau kejahatan-kejahatan yang dilakukan dengan kealpaan (culpouse mindrijven).

Karena di sini yang akan dibahas oleh penulis mengenai ketentuan-ketentuan pidana terhadap akibat kecelakaan-kecelakaan lalu-lintas jalan raya, maka dengan melihat arti kecelakaan tersebut di atas, yang menjelaskan bahwa di dalam kecelakaan lalu-lintas itu selalu mengandung unsur "tidak disengaja" atau "tidak disangka-sangka" dan menimbulkan rasa heran atau tercengang kepada orang yang mengalami kecelakaan lalu-lintas itu, maka hal ini berarti pula bahwa kejahatan terhadap tubuh dan jiwa serta kerusakan benda yang dimaksudkan adalah kejahatan terhadap tubuh, jiwa dan kerusakan benda yang dilakukan itu

menyebabkan suatu kejahatan yang tidak dituntut atau yang dilindungi dengan unsur culpa.

Menyebabkan kejahatan yang dilakukan ini merupakan kesalahan dapat pula dipidana sebagaimana terdapat di dalam pasal 359 KUHP dapat dipidananya orang yang menyebabkan matinya orang lain karena kesalpiannya.

Mengenai kesalahan ini keterangan resmi dari pihak pembentuk K.V.S. adalah sebagai berikut :

"Tata laksana bagi kejahatan-kejahatan ketidaktepatan dalam pembendaharannya ditujukan pada perbuatan yang dilarang dan diancam dengan pidana. Kesuali itu kesalahan yang dilarang itu mungkin sebagian besar berbahaya terhadap keamanan umum mengenai orang atau barang dan jika terjadi menimbulkan kerugian, sehingga terdapat terlintas pula terhadap mereka yang tidak hati-hati, yang terdorong dengan pendorong fatal menimbulkan keadaan yang dilarang itu bukanlah semata-mata larangan-larangan tersebut, dan tidak mengabaikan atau mengabaikan akibatnya bagi yang terlintas, tetapi kesalahannya, kekeliruannya dalam batin mereka ini terdapat sehingga menimbulkan hal yang dilarang ialah bahwa ia kurang memperhatikan larangan itu.

Jadi bukanlah semata-mata semata-mata larangan tersebut dengan justru melakukan yang dilarang itu, tetapi dia tidak begitu memperhatikan larangan. Ini terbayak dari perbuatan dia saja, ialah, terdorong dalam melakukan perbuatan itu,

sebab jikalau dia cukup mengindahkan adanya larangan waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal-hal yang dilarang dia tentu tidak alpa atau kurang berhati-hati agar jangan sampai mengakibatkan hal yang dilarang tadi. Oleh karena bentuk kesalahan ini juga disebut dalam rumusan delikt, maka juga harus dibuktikan¹⁵⁾

Sekarang perlu kita selidiki lagi apakah artinya atau isinya kealpaan itu. Beberapa sarjana hukum pidana memberikan pengertian mengenai kealpaan ini antara lain :

VAN HAMEL (cetakan ke 4 halaman 313) mengatakan bahwa kealpaan itu mengandung dua syarat, yaitu :

1. Tidak mengadakan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.
2. Tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diharuskan oleh hukum.

SINOH (cetakan ke 6 halaman 267) tentang kealpaan ini mengatakan "Isi kealpaan tidak ada penghati-hati di samping dapat diduga-duga akan timbul akibat".¹⁶⁾

Jadi kira-kira sama dengan Van Hamel di atas, isi memeng dua syarat yang menunjukkan bahwa dalam batin ter-

¹⁵⁾ Prof. Hoeljatno, S.H., dalam bukunya, "Asas-asas Hukum Pidana", Penerbit, W. Bin Aksara, Jakarta, 1983, halaman 198.

¹⁶⁾ Ibid, halaman 201.

dikwa kurang diperhatikan benda-benda yang dilindungi oleh hukum atau ditinjau dari sudut masyarakat, bahwa dia kurang memperhatikan akan larangan-larangan yang berlaku dalam masyarakat.

Berhubungan dengan pendapat Van Hamel di atas tadi yang mengatakan tidak mengadakan peratura-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum mengenai ini, ada dua kemungkinan, yaitu :

1. atau teriakwa berpikir bahwa akibat tidak akan terjadi karena perbuatannya, padahal pandangan itu kemudi-an ternyata tidak benar :

Contohnya : seseorang menaiki sepeda motor dengan cepat melalui jalan yang ramai, karena ia merasa piatar di dalam menggunakan kendaraan tersebut maka beranggapan tidak mungkin akan terjadi kecelakaan atau menabrak orang. Seharusnya perbuatan itu dilindahnya sekaliyun dia piatar dalam mengendalikan atau menggunakan sepeda motor, justru karena ramainya lalu - lalang tadi dan mengakibatkan menabrak.

Di sini, adanya kemungkinan itu dilindayari, tetapi tidak berlaku beginya, karena kepandaian yang ada padanya. Dikatakan bahwa ini merupakan kealpaan yang di sadari (bewuste culpa).

2. atau terlakwa sama sekali tidak mempunyai pikiran bahwa akibat yang dilarang mungkin timbul karena perbuatannya. Dalam hal pertama kekeliruan terletak pada salah pikir atau pandangan yang harus dihindari. Dalam hal ini terletak pada tidak mempunyai pikiran sama sekali bahwa akibat mungkin timbul, hal mana adalah sikap yang mabedakan.

Contohnya : seseorang mengendarai sepeda motor, sedangkan dia belum paha akan teknik cara mengendarai sepeda motor tersebut, tiba-tiba si pengendara tersebut dikejar oleh anjing lalu menjadi bingung dan mengakibatkan menabrak orang.

Di sini tidak terlintas sama sekali akan kemungkinan menabrak orang, padahal seharusnya kemungkinan itu diketahui, sehingga naik sepeda motor itu harus dengan ke-
APRIL 1950
 was yang sudah pandai.

Ditatakan bahwa dalam hal ini kealpaan yang tidak disertai (entweder culpa).

Menurut Van Haeel kedua adalah tidak mengadakan penghati-hati sebagaimana diheruskan oleh hukum.

Mengenai hal ini diterangkan sebagai berikut :

"Ini antara lain adalah tidak mengadakan penelitian, kebijaksanaan, keakhirian atau usaha pence-

gaben yang ternyata dalam keadaan-keadaan tertentu atau dalam caranya melakukan perbuatan".¹⁷⁾

Jadi yang menjadi obyek penelitian dan peninjauan bukan batin terdakwa tetapi apa yang dilakukan atau tingkah laku terdakwa sendiri.

Setelah penulis uraikan pengertian-pengertian dari Kealyasan ini, maka ketentuan-ketentuan pidana terhadap akibat kecelakaan lalu-lintas jalan raya yang tercantum dalam beberapa pasal KUHP, yaitu perbuatan-perbuatan yang disebabkan dilakukan dengan tidak disengaja terdiri dari :

- a. Kecelakaan yang berakibat terhadap tubuh dan jiwa orang.
- b. Kecelakaan yang berakibat terhadap kerusakan barang.

Sekarang penulis akan menguraikan pasal-pasal yang berkenaan dengan hal-hal tersebut di atas, yang pertama adalah kecelakaan yang berakibat terhadap tubuh dan jiwa orang.

Hal ini diatur dalam Buku II, Titel XII tentang "mengakibatkan orang mati atau luka karena salahnya". Bab ini terdiri dari pasal-pasal :

1. Pasal 359 KUHP, berbunyi :

¹⁷⁾ Ibid, halaman 204.

"Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matiaya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun".

Pasal ini memberikan ancaman terhadap kejahatan yang ditujukan terhadap jiwa orang. (misdrifven tegen het leven), yang dilakukan dengan kealpaan (culpose doodslag).

Unsur subyektif berupa kealpaan di dalam ilmu pengetahuan hukum pidana disebut dengan "culpa" dan di dalam pasal 359 KUHP dirumuskan dengan kata "karena kealpaannya".

2. Pasal 360 KUHP, yang berbunyi :

ayat (1) :

"Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama satu tahun".

ayat (2) :

"Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencaharian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling tinggi tiga ratus rupiah".

Dengan melihat isi dari pasal-pasal tersebut di atas jadi matinya orang di sini, tidak dimaksudkan sama sekali oleh si terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat daripada kurang hati-hati atau lalai (defect culpa).

Umpamanya : Seorang sopir menjalankan mobilnya terlalu kencang sehingga menabrak orang sungai mati.

Ini pasal 360 KUHP hampir sama dengan ini pasal 359 KUHP akan tetapi ada bedanya, yaitu bahwa akibat dari pasal 359 KUHP adalah "mati" sedangkan akibat dari pasal 360 KUHP adalah :

- a. luka berat,
- b. luka yang menyebabkan jatuh sakit,
- c. terhalang pekerjaan sehari-hari.

Di dalam hal ini yang dihukum itu bukan caranya orang berbuat akan tetapi kelalaiannya yang menyebabkan bahwa akibat itu. Jadi termasuk nya yang disebut "materieel delict", yaitu bahwa tindak pidana itu baru lengkap apabila terjadi akibatnya yang menjadi materinya ialah kematian orang atau mendapat luka berat, yang menyebabkan ia menjadi sakit atau tidak dapat bekerja lagi.

Jadi di sini berupa kejahatan-kejahatan dengan kealpaan (culpae misdriiven) terhadap seseorang yang berakibat luka berat, sakit yang diakibatkan luka yang dideritanya dan tidak dapat menjalankan jabatannya atau pekerjaannya sementara.

Ini berbeda dengan kejahatan-kejahatan yang dilakukan dengan sengaja (doluee misdriiven), di mana rasa sakit atau perasaan tidak enak saja sudah merupakan penganalasan.

3. Pasal 361 KUHP, berbunyi :

"Jika kejahatan yang diterangkan dalam bab ini dilakukan dalam menjalankan suatu jabatan atau penceba-

rian, maka pidana ditambah dengan sepertiga dan yang bersalah dapat dicabut haknya untuk menjalankan pencaharian dalam mana dilakukan kejahatan, dan hakim dapat memerintahkan supaya putusannya diumumkan".

Pasal 361 KUHP ini adalah merupakan pasal pemberatan hukuman dari pasal-pasal 359 KUHP dan pasal 360 KUHP di atas.

Pada tindak pidana lalu-lintas jalan raya, suatu jabatan atau pekerjaan jelas akan dikecualikan kepada pekerjaan pengemudi yaitu "supir" pada kendaraan bermotor dan "kudir" atau "sis" pada delman, gerobak dan sebagainya.

Dan bagi mereka ini dapat dijatuhkan 3 jenis hukuman yaitu :

1. hukuman yang ditambah terhadap tindak pidana pokok ditambah sepertiganya.
2. hukuman tambahan yang berupa pencabutan dari pekerjaannya, di dalam mana tindak pidana itu dilakukan.
3. hukuman tambahan yang berupa pengumuman keputusan hakim.

Ketentuan dari pasal 361 KUHP mengenai hukuman tambahan bukan pencabutan dari pekerjaannya, karena yang berhak mendapat adalah hak dari yang mengangkatnya, akan tetapi pencabutan hak melakukan sesuatu pekerjaan dan dengan demikian tidak perlu dicabut SIM-nya, sebab dalam praktik seseorang yang telah dicabut SIM-nya, bisa saja memperoleh SIM lagi di daerah lain.

Selanjutnya penulis akan membahas kecelakaan lalu lintas yang berakibat terhadap pengrusakan barang, hal ini di dalam KUHP tercantum dalam Buku II Bab XVIII dari pasal 406 sampai dengan pasal 412 KUHP.

Akan tetapi karena di dalam pelanggaran - pelanggaran lalu-lintas ini yang mengakibatkan kerusakan barang itu, bukanlah dilakukan dengan sengaja melainkan dilakukan dengan kealpaan, sedangkan di antara pasal 409 KUHP sampai dengan pasal 412 KUHP itu hanya satu pasal yang mengaturnya yaitu pasal 409 KUHP.

Jadi yang berkenaan dengan kerusakan barang yang dilakukan secara tidak sengaja diatur dalam pasal 409 KUHP, yang berbunyi :

"Barang siapa yang karena kealpaannya menyebabkan bangunan-bangunan tersebut dalam pasal di atas dirusakkan, dirusakkan atau dirubuhkan tak dapat dipukul denda dengan kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak seratus rupiah".

Kealpaan yang dimaksud dengan "suka pekerjaan" dalam pasal di atas menurut pasal 408 KUHP adalah pekerjaan dalam kereta api, tram, kawat telegraf - telepon atau listrik atau pekerjaan untuk pemeliharaan air, pembagian air atau pembersihan air, pembersihan atau air, atau selokan (jalan pembuangan kotoran) lain-lain, saluran atau selokan atau dipergunakan untuk keperluan umum.

Selanjutnya mengaturnya pasal 409 KUHP yang mengatur mengenai kerusakan barang yang dengan tidak sa-

ngaja maka ketentuan-ketentuan pasal lainnya haruslah dilakukannya dengan sengaja, jadi bukanlah suatu kecelakaan lalu-lintas.

Contoh : A berkelahi dengan B, dan A keluar dalam perkelahian tersebut, dengan kecelakaannya itu membuat A menjadi dendam. Pada suatu hari ketika A sedang mengemudi mobilnya keliratan olehnya B sedang menerkikan kendaraannya di depan sebuah gedung ketika B meninggalkan kendaraan tersebut A langsung memburunya ke arah kendaraan milik B, yang mengakibatkan kendaraan B itu menjadi rusak. Untuk perbuatan yang demikian, bukanlah merupakan kecelakaan lalu-lintas, melainkan suatu perbuatan yang disengaja untuk merusakkan barang orang lain.

Jadi kendaraan di sini hanyalah sebagai alat untuk merusakkan barang.

Perbuatan semacam ini selangkar pasal 409 KUHP.

Akan tetapi bila seorang pengemudi mengemudi kendaraannya dengan kecepatan tinggi dan ketika melalui jalan sebuah belokan tiba-tiba muncul sebuah kendaraan dari depan dan si pengemudi tidak dapat lagi mengemudi kendaraannya yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan, hal semacam inilah yang termasuk ke dalam kecelakaan lalu-lintas.

Selain ketentuan dalam bab XVII KUPP sebagai akibat kecelakaan lalu-lintas yang berakibat terhadap pengrusakan barang ini, ada pula ketentuan lainnya yaitu yang tercantum dalam bab VII KUPP, tentang "kejahatan yang mendatangkan bahaya bagi keamanan umum manusia atau barang".

Panel-panel dalam Bab VII Buku II KUPP ini yang dapat terjadi oleh karena kecelakaan lalu-lintas adalah panel-panel :

1. Pasal 188 KUPP, yang berbunyi :

"Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan kebakaran, ledakan atau banjir, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika kerusakannya timbul, bahaya atau orang lain, atau jika kerusakannya timbul, bahaya bagi nyawa orang lain, atau jika kerusakannya diakibatkan meninggalnya orang".

2. Pasal 191 KUPP, yang berbunyi :

"Barang siapa karena kelalaiannya menyebabkan suatu bangunan rusak atau runtuh, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika kerusakannya timbul, bahaya atau orang lain, atau jika kerusakannya diakibatkan meninggalnya orang".

No. Dengan pidana penjara paling lama enam bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika kerusakannya timbul, bahaya atau orang lain, atau jika kerusakannya diakibatkan meninggalnya orang".

No. Dengan pidana penjara paling lama enam bulan atau kurungan paling lama enam bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika kerusakannya timbul, bahaya atau orang lain, atau jika kerusakannya diakibatkan meninggalnya orang".

3e. dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau kurungan paling lama satu tahun, jika mengakibatkan matinya orang”.

3. Pasal 193 KUHP, yang berbunyi :

“Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan bangunan untuk lalu-lintas umum dihancurkan, tidak dapat dipakai atau dirusak, atau menyebabkan jalan umum darurat atau air dirintangi, atau usaha untuk pengamanan bangunan atau jalan itu digagalkan, diancam :

1e. dengan pidana penjara paling lama empat bulan dua minggu atau kurungan paling lama tiga bulan atau denda paling banyak tiga ratus rupiah, jika karenanya timbul bahaya bagi keamanan lalu-lintas;

2e. dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau kurungan paling lama satu tahun, jika karenanya diakibatkan matinya orang”.



B A D III

ANALISA TERHADAP TERJADINYA KECELAKAAN LALU-LINTAS DI DAERAH KABUPATEN CIAMIS DIBINJAU DARI BERBAGAI ASPEK

3.1. Ditinjau Dari Aspek Si Pengguna Jalan

Terdapat kenyataannya penyebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas adalah terdiri dari 4 faktor, yaitu :

1. **MANUSIA** : ini merupakan faktor yang paling utama atau yang paling banyak terjadi, terjadinya kecelakaan lalu-lintas yang paling banyak adalah disebabkan oleh manusia, di daerah Kabupaten Ciamis kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan oleh manusia, yaitu manusia yang bertingkat atau sangat buruk jalan mencapai 90 %. Manusia ini terdiri dari, sebagai pengendara, pejalan kaki, pengguna motor, orang yang berlalu-lintas, pedagang kaki lima, para pengguna bus yang menggunakan kendaraan umum.

2. **VEHIKEL** : kendaraan yang rusak dan tidak layak jalan seringkali menyebabkan kecelakaan. Faktor penyebab dari kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan itu, diantaranya

kurang terkontrolnya perlengkapan yang terdapat di dalam kendaraan tersebut. Misalnya saja : kurang pemeriksaan terhadap rem, baut-baut yang mengencangkan sebagai penahan stir, baut-baut roda, pemasangan ban dan vulkanisir di bagian depan, lampu unsur kendaraan (kendaraan yang sudah tua). Kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan oleh kendaraan, yang tercatat di Kepolisian Resort Ciamis sebanyak 4 %.

3. JALAN : Dengan melihat terjadinya kecelakaan lalu-lintas itu, disebabkan pula oleh faktor jalan. Di daerah Kepolisian Resort Ciamis tercatat 5 % kecelakaan yang disebabkan oleh keadaan jalan. Yang menjadi penyebab adalah : banyaknya tanjakan, turunan, tikungan yang tajam, pemasangan bambu-rambu lalu-lintas yang kurang tepat dan pada waktu hujan turun jalan menjadi becek dan menyebabkan jalan menjadi licin.

4. ALAM : Kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan oleh faktor alam adalah seringnya hujan, longsor dan kurangnya penedangan yang terhulangi oleh pohon-pohon di tikungan. Di daerah Kepolisian Resort Ciamis kecelakaan lalu-lin-

tas yang disebabkan oleh faktor alam ter-
cepat 1 %.¹⁾

Dengan melihat faktor-faktor penyebab dari kece-
lakan lalu-lintas di atas, kalau ditinjau dari aspek
si pemakai jalan, ini akan berarti manusia sebagai fak-
tor penyebab karena mengingat manusialah yang paling
utama di dalam terjadinya kecelakaan lalu-lintas terse-
but. Yang dimaksud manusia di dalam masalah kecelakaan
lalu-lintas di sini, lebih banyak ditujukan kepada pe-
ngemudi, mengapa demikian ?

Sebab sesuai dengan perkembangan kemajuan, di ma-
na pada mulanya kendaraan bermotor tidak banyak seperti
sekarang, akan tetapi setelah kendaraan bermotor semakin
banyak dipergunakan orang karena kemajuan teknologi atau
industri, maka timbulah banyak kecelakaan yang akhirnya
menjadi masalah yang perlu diperhatikan, di samping itu
perlu pula dipelajari apa sebab terjadi kecelakaan dan
bagaimana cara mencegahnya atau setelah-tindaknya mengu-
sang akibat yang mengerikan itu. Dalam hal ini lebih
banyak dilakukan oleh pengemudi.

Karena kendaraan bermotor dipelajari oleh seorang
pengemudi dan kita telah mengetahui, bahwa kecelakaan
lalu-lintas jalan raya itu lebih banyak disebabkan oleh

¹⁾ Lihat wawancara dengan Bapak CH. Hengas, selaku
KABUPATEN ROBERT GUMILU, pada tanggal 24 Agustus 1987.

pengemudi yang kurang hati-hati, maka pengemudi ini harus dipelajari, apa sebabnya si pengemudi itu melakukan pelanggaran yang dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan, dalam hal ini dapat kita lihat dari beberapa sebab, yaitu antara lain :

1. Keadaan tubuh si pengemudi;

Kecelakaan lalu-lintas yang berkenaan dengan keadaan tubuh si pengemudi, adalah seperti keadaan panca indra karena keadaan panca indra manusia sebagai pembawa pribadinya sering menjadi sebab dari sesuatu kecelakaan. Pengemudi yang kurang penglihatannya atau pendengarannya, sukar untuk mengikuti keadaan lalu-lintas di jalan dengan sempurna. Walaupun pada waktu menempuh ujian untuk mendapatkan Surat Ijin Mengemudi seorang calon pengemudi diuji penglihatannya dan pendengarannya, akan tetapi hal ini dapat berubah setelah keadaannya diberitahu oleh lalu mengemudi atau calon pengemudi tersebut lulus dalam ujiannya. Juga dapat terjadi bahwa ujian tentang penglihatan dan pendengaran seorang calon tidak dilakukan sama sekali, sehingga kekurangan yang terdapat pada diri calon tidak diketahui oleh penguji.

Contohnya :

a. Si Anin seorang pengemudi kendaraan angkutan umum antar kota jurusan Cianjur - Bandung, Si Anin ter-

sebut menderita penyakit mata yaitu penyakit rabun mata, penyakit yang diderita oleh si Amin itu timbul setelah dia mempunyai SIM, sedangkan si Amin mengendarai kendaraannya itu berangkat dari Cianjur pukul 9.⁰⁰ sampai di Bandung pukul 13.⁰⁰ dan kembali lagi ke Cianjur, tiba di Cianjur pukul 15.⁰⁰, Suatu hari kendaraan si Amin tersebut mengalami kerusakan pada bagian mesin, pada waktu menuju pulang ke Cianjur dan ia memperbaiki kendaraan tersebut sampai selesai, sedangkan waktu sudah mulai larut malam, akan tetapi si Amin memaksakan diri untuk mengendarai kendaraannya menuju pulang karena mengingat pada waktu si Amin berangkat ke Bandung isterinya yang di rumah menderita sakit, ketika ia mengendarai kendaraan tersebut, pada sebuah belokan tidak diketahuinya ada sebuah kendaraan yang sedang diparkir di pinggir jalan, ketika itu juga kendaraan yang diparkir itu tertabrak oleh si Amin yang mengakibatkan si Amin menderita luka-luka berat.

3. Si Didi seorang pengemudi kendaraan bermotor menderita penyakit tuna rungu, ketika ia mengendarai kendaraannya dan si Didi mau mendahului kendaraan yang berada di depannya, ketika si Didi akan mendahuluinya tiba-tiba datang kendaraan dari belak-

kang mobil yang sedang dikemudikan oleh si Didi dengan membunyikan klaksonnya karena si Didi menderita penyakit kurang pendengaran maka tidak terdengar olehnya bunyi klakson yang dibunyikan oleh kendaraan yang berada di belakangnya itu, sehingga menyebabkan terjadinya tabrakan yang mengakibatkan kendaraan si Didi terdorong dan langsung masuk jurang dan akhirnya si Didi menderita luka-luka akibat luka-luka yang diteritinya itu si Didi meninggal dunia.

2. Keadaan kecakapan si pengemudi.

Seorang yang memiliki surat lalu mengemudi tentu menjadi pengemudi yang baik, karena selain itu dari ujian orang harus dapat cukup pengetahuan, yang akan menentukan ketrampilan dan pengetahuan tentang bagaimana caranya membuat kendaraan dengan selamat dan tanpa melanggar peraturan lalu-lintas. Kecakapan ini sangat penting untuk keselamatan kendaraan yang dikemudikannya. Walaupun demikian tidak berarti bahwa seorang yang memiliki kecerdasan tidak akan dapat melakukan.

Contohnya :

Seorang pengemudi yang sudah memiliki surat lalu mengemudi, tetapi dia yang dikemudikannya itu tidak memperhatikan ujian dan pada waktu memiliki suratnya itu ia

lun memiliki kecakapan di dalam cara-cara mengendarai kendaraan. Ini sangat berbahaya bila ia mengendarai kendaraan bermotor di jalan raya yang sangat ramai oleh kendaraan dan hal semacam ini mengundang terjadinya kecelakaan lalu-lintas.

3. Kondisi watak si pengemudi.

Dengan kecakapan fisik dan mental orang dapat mengemudi kendaraannya dengan baik. Akan tetapi soal kemauan watak mengendarai kendaraannya dengan baik dan mengetahui bagaimana caranya mengemudi kendaraannya dengan baik, itulah yang diartikan dengan watak. Watak mempunyai dua unsur adalah sikap dan emosi. Sikap mempunyai dua alternatif ialah baik atau buruk. Kondisi lalu-lintas dapat dirintis dari sikap pemakai jalan, banyak kecelakaan yang terjadi karena sikap yang kurang baik dari pengemudi kendaraan. Begitu pula emosi sering menimbulkan kecelakaan walaupun hal ini sukar untuk diartikan.

Contohnya :

Apartika di dalam suatu perjalanan seseorang sedang mengemudi kendaraan, tiba-tiba datang dari belakangnya sebuah kendaraan menyilangnya dengan kecepatan tinggi yang mengakibatkan pengemudi yang dikendalainya itu menjadi nervous ganas, tiadalah dalam niatnya untuk mengantar kendaraan tersebut sehingga terjadilah

saling kejar-kejaran. Hal seperti inilah yang merupakan watak daripada si penguadi yang didasari dengan emosi dan merupakan sikap yang buruk. Tetapi kalau kendaraan yang didahuluinya itu tidak bereaksi sama sekali untuk membalasnya, maka ini merupakan sikap yang baik.

4. Keadaan reaksi dari si penguadi.

Kadang-kadang orang menghadapi keadaan lalu-lintas pada waktu mana harus mengambil keputusan yang secepat kilat agar jangan terjadi kecelakaan. Waktu yang diperlukan untuk mengambil keputusan ini adalah sangat penting, karena lebih cepat orang mengambil keputusan, lebih kecil pula kemungkinan terjadinya sesuatu kecelakaan atau lebih cepat pula bahaya dapat dihindarkan. Reaksi yang cepat menyebabkan adanya refleksi dan tergantung dari refleksi ini apakah terjadinya kecelakaan atau tidak.

Contohnya :

Si A sedang mengendarai kendaraan di suatu jalan yang ramai oleh lalu-lintas, ketika kendaraan yang dikemudikan oleh si A itu sedang melaju tiba-tiba ada seorang yang menyebrang di depan kendaraan si A ketika itu juga si A secara refleksi menghindari orang yang menyebrang tersebut dengan cara menginjak rem atau membantingkan stirnya.

5. Gangguan terhadap perhatian si pengemudi.

Di jalan banyak sekali hal-hal yang mengganggu perhatian pengemudi, sehingga seringkali perhatian yang harus dicurahkan kepada lalu-lintas atau jalan diarahkan ke lain jurusan. Gangguan ini pun dapat menyebabkan kecelakaan, karena disebabkan kelengahan yang berlangsung beberapa detik saja pengemudi tidak dapat lagi menguasai kendaraannya.

Contohnya :

Si Amin yang telah lulus dari SMA, ia akan meneruskan sekolahnya ke perguruan tinggi dengan melalui testing Sijensiara. Dengan adanya kesempatan itu maka si Amin dengan semangat yang tinggi ia belajar dengan sungguh-sungguh, setelah ia lulus mengikuti testing ia tinggal menunggu panggilan, apakah ia akan lulus atau tidak.

Ketika hasil testingnya ditunjukkan melalui media massa seperti koran, si Amin merasa heran karena merasa tidak terkejut dengan koran itu, maka si Amin merasa kecewa dan ia langsung pergi dengan mengendarai sepeda motornya, pada waktu di perjalanan si Amin melompati dan ia beranggapan bahwa lamunannya itu, karena saya tidak dituntut di perguruan tinggi seperti yang melalui ujian-ujian. Ternyata itu juga ketika si Amin sedang melompati tidak menyadari bahwa kendaraannya itu

telah menabrak sebuah pohon yang berada di pinggir jalan yang mengakibatkan si Amin menderita luka-luka berat, dengan luka-lukanya itu si Amin meninggal dunia.

6. Keadaan fisik si pengemudi.

Pada waktu-waktu tertentu ketika sedang mengemudikan kendaraan, mungkin saja seorang pengemudi merasa lapar, lelah, haus, mengantuk dan sebagainya. Atau karena banyak minum-minuman keras yang mengandung alkohol, sehingga kesadarannya agak berkurang. Pengemudi yang dalam keadaan demikian mudah mendapat kecelakaan, karena yang telah disebutkan di atas tadi dapat mempengaruhi konsentrasi pengemudi, yang akan menyebabkan bahaya bagi dirinya ataupun orang lain.²⁾

Banyak pengemudi yang tidak atau kurang memperhatikan ketahanan fisiknya, kadang-kadang dalam keadaan sakit yang dipandang enteng olehnya, maka hal ini dapat saja menyebabkan penumpang atau dirinya dan di samping itu faktor yang mempengaruhi keadaan fisik adalah faktor usia semakin tambah usia biasanya semakin berkurang keterampilan mengemudi, meskipun pengalaman yang telah didapatkan olehnya dalam mengemudikan kendaraan, tetapi kalau keadaan fisiknya lemah akibat dari usia itu, maka tidak

²⁾ H.S. Djafoesman, dalam bukunya, "Polisi dan Lalu lintas", Cetakan ke II, Bandung, 1976, halaman 83 dan 84.

mungkin dapat mengemudi kendaraannya itu secara tenang, mungkin saja akibat yang timbul itu terjadi pada saat, keadaan fisik dari si pengemudi ini terjadi di dalam pengemudi angkutan umum, kalau di daerah Cianjur sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas itu disebabkan oleh bus-bus umum yang mengangkut muatan dari Cianjur yang menuju ke luar kota, seperti ke Jakarta. Akibat dari kecelakaan yang disebabkan oleh pengemudi bus-bus umum tersebut adalah karena pengemudinya merasa lelah dan mengantuk, sebab pengemudi itu telah melebihi batas waktu yang seharusnya digunakan dalam mengemudi kendaraan, batas waktu yang dipergunakan oleh pengemudi itu maksimal 5 jam, sedangkan waktu yang dipergunakan dalam perjalanan antara Cianjur ke Jakarta adalah 8 jam, jadi kalau pulang pergi memakan waktu 16 jam. Di dalam hal seperti ini maka wajarlah kalau pengemudi merasa lelah atau mengantuk.

Contoh : Seorang pengemudi bus Merdeka yang berangkat dari Cianjur menuju Jakarta, pada waktu melakukan perjalanan ke Jakarta pengemudi tersebut memang merasa kuat, tetapi ketika menuju pulang ke Cianjur, ia merasa lelah dan mengantuk, maka hal seperti ini akan mengakibatkan terjadinya kecelakaan yang meniadakan korban dari penumpang yang berada di dalam bus yang ditanggunginya.

Bila kita lihat dari sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas tersebut di atas, yang perlu diperhatikan adalah soal-soal : kewaspadaan, sikap mental dan disiplin lalu-lintas, hal-hal ini kalau dilaksanakan dengan baik sesungguhnya dapat menghindarkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya, dan pelaksanaannya tergantung kepada manusianya karena mengingat bahwa manusia adalah yang paling dominan di dalam terjadinya kecelakaan.

Statistik telah menunjukkan bahwa faktor manusia adalah sebab yang utama dari kecelakaan lalu-lintas, umumnya kecelakaan terjadi karena dikendalikan oleh orang-orang yang kurang waspada, kurang disiplin dan yang sikapnya kurang baik atau kurang memiliki keterampilan dalam mengendalikan kendaraan, akan tetapi banyak pula kecelakaan yang disebabkan oleh orang-orang yang amat jansani maupun kemalangan, mempunyai keterampilan yang diperlukan dan tidak terdayat kerumahan maupun baik pada kendaraannya maupun pada jalan yang dilaluinya. Faktor yang penting sebagai akibat dari kecelakaan semacam ini ialah tergantung kepada sikap dari pengemudi itu sendiri.

Sikap adalah keterampilan dari seseorang yang bersangkutan baik-hurufnya tingkah laku, kerumahan dalam memiliki sikap yang baik mengakibatkan suatu pelanggaran, karena pengemudi menyalahgunakan kendaraannya dengan cara

yang buruk, dan karena kesalahan inilah pengemudi terlibat dalam suatu kecelakaan. Pengemudi yang fisik kurang tetapi mempunyai sikap yang baik, dapat membawa kendaraan yang dikemudikannya dengan aman, pengemudi yang fisik baik mempunyai kecakapan dan kenderaan yang sempurna sering mengalami tabrakan karena sikapnya yang buruk.

Pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan kecelakaan atau kemacetan umumnya dikarenakan para pengemudinya tidak memperhatikan peraturan-peraturan, adapula karena ketidak cakapan pengemudi, tetapi sebagian besar dikarenakan sikap mementingkan diri sendiri (egoisme) yang menyebabkan pengemudi tidak memperhatikan keamanan dan kepentingan orang lain.³⁾

Tindakan pengawasan Polisi akan mendapatkan hasil yang diharapkan jika para pemakai jalan bergerak dengan menaati peraturan-peraturan, yang berarti bahwa sikap pengemudi harus sedemikian rupa sehingga tercapai keamanan dan kelancaran. Suatu peraturan hanya akan berhasil jika masyarakat mengikuti tujuan dan turut membantu untuk mencapai apa yang diharapkan dengan jalan menaati peraturan itu.

Dalam penelitian masalah kecelakaan lalu-lintas di daerah Kabupaten Cismis ini, penulis telah berhasil

³⁾ Ibid, halaman 166.

newsancarai beberapa orang penguadi kendaraan umum antar kota, bahwa para penguadi tersebut mengatakan, dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas itu disebabkan karena merasa lelah dan mengantuk.

Salah seorang penguadi kendaraan umum antar kota yang mengendarai bus Satria Laras yang bernama Djodjo, mengatakan bahwa : sebetulnya dalam tempo 15 jam dalam mengemudi kendaraan antara Ciamis ke Jakarta yang memakan waktu 16 jam itu, memang dirasakan sangat lelah tetapi dengan melihat kebutuhan sehari-hari di dalam keluarga yang selalu harus dipenuhi, maka terpaksa mau tidak mau harus dilakukan.

Penulis selanjutnya bertanya kepada saudara Djodjo, bagaimana sikap pengusaha Satria Laras terhadap penguadi ? dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas yang disebabkan oleh kendaraan umum yaitu bus. Saudara Djodjo menjawab bahwa tindakan pengusaha kepada penguadi adalah hanya memberikan pembinaan kepada setiap penguadi, supaya mengendarai kendaraannya dengan hati-hati dan waspada selama di perjalanan dan di dalam mengendarai kendaraan itu jangan terlalu gegabah karena dapat mengakibatkan maut.

Tetapi kenyataannya pembinaan tersebut tidak sesuai dengan kenyataannya, karena tindakan pengusaha terhadap penguadi antara lain adalah :

a. selalu menekan kepada setiap para penumpang di dalam setoran yaitu tidak boleh kurang dari Rp.60.000,- per hari, jadi mau tidak mau penumpang itu mencari uang mati-matian untuk mengejar setoran dan tidak memikirkan resiko di dalam perjalanan.

b. diharuskan kepada setiap penumpang sampai ke tempat tujuan, meskipun penumpang merasa lelah dan tidak ada penumpang atau hanya ada beberapa orang penumpang yang ada di dalam bus itu, pengusaha berprinsip bahwa kalau bus yang ditunggunya oleh beberapa penumpang itu tidak sampai ke tempat tujuan, maka nama baik perusahaan akan tercemar atau penumpang tidak mau lagi menunggangi kendaraan Garita Loran, dikarenakan mereka tidak sampai ke tempat tujuan. Hindarkan dari pengusaha apabila kendaraannya tidak sampai ke tempat tujuan, maka akan dilakukan penyekoran terhadap penumpang yang melakukannya. Mengenai lama penyekoran yang diberikan kepada si penumpang tidak ditentukan, tetapi melihat dahulu keadaan penumpang yang ada, kalau jumlah penumpangnya banyak maka penyekoran yang diberikan boleh saja waktu yang lama, akan tetapi kalau jumlah penumpang yang terdapat sedikit maka penyekoran yang diberikan hanya beberapa hari saja.

3.2. Aspek Kesadaran Masyarakat Terhadap Hukum

Salah satu tujuan dari peraturan-peraturan lalu-lintas dan angkutan jalan raya adalah untuk merubah pola-pola perilaku kaum warga-warga masyarakat di sektor kepentingannya untuk menggunakan jalan raya. Oleh karena itu masalah tersebut berkaitan erat dengan pembentukkan kesadaran hukum, penggunaan hukum sebagai sarana untuk mengadakan pembaharuan, serta berprosesnya persoalan tersebut dalam kebudayaan dan struktur sosial masyarakat. Di dalam perkembangannya menjadi masyarakat modern, maka tampak adanya ketenderangan bahwa hukum tertulis semakin banyak berperan di dalam membentuk kesadaran hukum masyarakat oleh karena semakin meningkatnya differensiasi tanggapan dalam hampir segala bidang kehidupan yang menuntut para spesialisasi.⁴⁾

Mengenai masalah kesadaran masyarakat terhadap hukum ini, maka beberapa sarjana hukum berpendapat antara lain :

G. H. Jagers mengemukakan bahwa :

"Tingkat kesadaran hukum sebenarnya berkisar pada diri warga-warga masyarakat merupakan suatu faktor yang menentukan bagi adanya hukum. Pada awal nya masalah kesadaran hukum timbul di dalam proses penerapan daripada hukum positif tertulis.

⁴⁾ Dr. Soerjono Soekanto, S.H., M.A., dalam bukunya "Kesadaran Hukum & Kepatuhan Hukum", Penerbit, CV. Raja - wali, Jakarta, 1977, halaman 31.

Di dalam kerangka proses tersebut timbul masalah, oleh karena adanya ketidak sesuaian antara dasar sahnya hukum (yaitu pengendalian sosial dari penguasa atau kesadaran warga masyarakat) dengan kenyataan-kenyataan dipatuhinya (atau tidak ditaatinya) hukum positif tertulis tersebut. Merupakan suatu keadaan yang dicita-citakan atau dikehendaki, bahwa ada keserasian proporsional antara pengendalian sosial oleh penguasa, kesadaran warga masyarakat dan kenyataan dipatuhinya hukum positif tertulis, idea tentang kesadaran warga-warga masyarakat sebagai dasar sahnya hukum positif tertulis dikemukakan di dalam ajaran-ajaran tentang *Rechtsegefühl* atau *Rechtsebewusstsein* yang intinya adalah, bahwa tak ada hukum yang mengikat warga-warga masyarakat kecuali atas dasar kesadaran hukumnya.

H. Krabbe mengatakan bahwa :

"selain daripada kekuasaan dewa-dewa dan wewenang publik, maka ada wewenang lain yaitu kesadaran manusia. Kesadaran tersebut telah begitu menjival dan mendarah daging, sehingga mempunyai kekuatan yang lebih besar daripada wewenang biasa yang didapatkan pada praetise. Kenyataan tersebut semakin berkembang, terutama dalam kehidupan spiritual manusia dewasa ini.⁵⁾

Pendapat-pendapat tersebut di atas mengarahkan persoalan pada masalah bagaimana para warga masyarakat untuk siapa hukum dibuat, merasakan dan menerima hukum tersebut. Masalah yang sama juga terungkap oleh ajaran-ajaran yang berpendapat pokok, bahwa sahnya hukum ditentukan kesadaran dari kelompok sosial. Apa yang penting adalah kesungguhan daripada tekanan-tekanan sosial yang ada di belakang peraturan-peraturan, hal mana menyebabkan tin-

⁵⁾ Ibid, halaman 145.

bulnya faktor ketataan terhadapnya.

Dengan demikian, maka masalah kesadaran hukum tersebut perlu mendapat sorotan yang lebih mendalam di Indonesia sebagai suatu negara yang sedang berkembang yang menuju pada negara hukum material yang nyata. Akan tetapi perlu diakui, bahwa di samping masalah-masalah kesadaran hukum seperti ditegaskan oleh unsur-unsur kalangan hukum di atas, maka ada faktor-faktor lain yang perlu dipertimbangkan. Hal ini disebabkan, oleh karena sikap warga masyarakat terhadap hukum juga dipengaruhi oleh faktor-faktor kepentingan-kepentingan dan pengertian yang sentap tentang hukum oleh organ-organ administratif. Justeru faktor-faktor tersebut memperkuat kebutuhan untuk mengadakan penelitian terhadap masalah kesadaran hukum.⁶⁾

Apabila ajaran-ajaran tentang kesadaran hukum dibandingkan dengan konsepsi kebudayaan hukum, maka ajaran ajaran kesadaran hukum lebih banyak mempermasalahakan kesadaran hukum yang dianggap sebagai mediator antara hukum dengan perilaku manusia baik secara individual maupun kolektif.⁷⁾

Sesuai dengan yang akan dibahas oleh penulis, mengenai kesadaran masyarakat terhadap hukum ini adalah

⁶⁾ Ibid, halaman 150.

⁷⁾ Ibid, halaman 154.

yang berhubungan atau yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu-lintas, dapat dilihat dari 4 faktor, yaitu :

a. Faktor manusia.

Di dalam terjadinya kecelakaan lalu-lintas ini lebih banyak diakibatkan oleh kurang sabarnya masyarakat terhadap hukum.

Contohnya :

Seorang pemilik kendaraan pribadi yang jalan menuju ke rumahnya itu satu arah, yaitu tidak boleh dilalui oleh jenis kendaraan apapun, jadi pemilik kendaraan itu harus menggunakan jalan lain kalau mau pulang. Akan tetapi jalan yang harus dilaluinya itu dikatakannya terlalu jauh atau kurang praktis dan menghemat bahan bakar, lebih baik menggunakan jalan yang lebih dekat saja, yaitu jalan yang dilarang atau yang telah diberi tanda rambu-rambu lalu-lintas atau "One way traffic", yang kita kenal dengan nama "Verbod-den".

Dalam hal ini meskipun pemilik kendaraan tersebut telah mengetahui bahwa jalan yang dilaluinya itu tidak boleh dilaluinya, tetapi dia menantang diri untuk menggunakannya. Di sini pemilik kendaraan tersebut sebagai anggota masyarakat yang kurang menyadari terhadap hukum.

b. Faktor Kendaraan.

Di dalam faktor kendaraan yang menjadi penyebab misalnya, apabila seorang pengemudi kendaraan barang, yang sedang membawa beban sampai ke atas yang melebihi batas maksimum angkutan yang telah ditentukan. Pada waktu ia sedang menjalankan kendaraannya, diperlihatkan bahwa dengan bajunya dan pengemudi itu ditengahnya, beban benda yang dibawanya itu terlalu banyak tidak sesuai dengan kekuatan kendaraan, tetapi pengemudi tersebut tidak menghiraukannya. Dalam hal ini akan mengakibatkan kecelakaan, misalnya saja pada waktu kendaraan yang membawa beban itu berbelok, maka kendaraannya akan terbalik. Di sini majikan yang mempunyai kendaraan dari pengemudi itu telah menyebarkan terdapatnya beban, beban perantara yang dilakukan oleh agennya itu telah melanggar peraturan perundang-undangan lalu-lintas, akan tetapi tidak dilakukannya dikontrol oleh pengendalinya dan pengemudi seperti ini dapat digolongkan kepada masyarakat yang tidak menyadari terdapatnya beban atau kendaraan tersebut itu. Benda itu tidak ada sama sekali.

c. Faktor Jalan.

Di dalam faktor jalan yang menjadi penyebab, misalnya saja apabila terjadi kerusakan di dalam jalan, yang belum diketahui oleh para petugas. Maka masyarakat

yang sadar terhadap hukum akan mempunyai inisiatif sendiri untuk memberikan tanda kepada jalan yang rusak itu, supaya setiap para pemakai jalan akan berhati-hati dalam mengemudi kendaranya. Tetapi sebaliknya apabila masyarakat yang tidak menyadari terhadap hukum, akan membiarkannya meskipun dia mengetahui dengan tidak diberi tanda bahwa ada jalan yang rusak, akan mengakibatkan banyak terjadi kecelakaan.

d. Faktor alam,

Di dalam faktor alam yang menjadi penyebab, apabila terjadinya longsor yang diakibatkan oleh hujan yang terlalu deras, maka masyarakat yang menyadari terhadap hukum langsung saja memberikan tanda, bahwa telah terjadi longsor, karena masyarakat tersebut telah menyadari apabila tidak memberikan tanda kepada setiap para pemakai jalan akan terjadi kecelakaan, terutama ditunjukan kepada para pengendara atau para pemakai jalan yang tidak mengetahui sebelumnya. ⁶⁾

Dengan melihat faktor-faktor tersebut di atas, maka kesadaran masyarakat terhadap hukum akan menjadi masalah yang utama sekali, karena sadar atau tidak sadarnya masyarakat terhadap hukum ini turut mencegah atau menambah terjadinya kecelakaan lalu-lintas.

⁶⁾ Hasil wawancara dengan Bapak CH. Rompas, selaku KASATLANTAS Kepolisian Resort Cimahi pada tanggal 27 Agustus 1987.

Masalah kesadaran masyarakat terhadap hukum ini memang sangat perlu, karena masyarakat yang tidak menyadari terhadap hukum, akan terus menerus melakukan perbuatan yang melanggar hukum dan selalu beranggapan bahwa para petugas kepolisian dirasa-kannya kurang adil, di dalam melakukan atau mengambil salah satu tindakan kepada setiap para pemakai jalan terutama yang ditujukan kepada pengemudi yaitu para sopir apabila sopir tersebut melakukan suatu perbuatan yang sifatnya melawan hukum, misalnya saja "montilang", karena kendaraan yang dikemudikannya itu membawa penumpang yang berlebihan, justru sebaliknya apabila sopir yang tergolong kepada masyarakat yang menyadari terhadap hukum tidak mungkin melakukan hal seperti itu, karena dengan adanya tindakan yang dilaksanakannya oleh petugas polisi lalu-lintas itu, guna menjaga keselamatan jiwa si sopir dan para penumpang lainnya.

Di daerah Kabupaten Ciamis, yang dipilih sebagai lokasi penelitian oleh penulis, dalam hal kesadaran masyarakat terhadap hukum ini, menurut salah seorang petugas Kepolisian Resort Ciamis yang bernama, Sersan satu, Muchidin D.S., mengatakan bahwa, kesadaran masyarakat terhadap hukum di daerah Kabupaten Ciamis ini dirasa-kannya tidak ada perubahan, meskipun pihak kepolisian sudah berusaha memberikan penjelasan-penjelasan mengenai lalu-

lintas ini dengan melalui media massa, baik media baca maupun media elektronik, yang menjelaskan bahwa akibat kurang sajian masyarakat terhadap hukum ini menyebabkan terjadinya kecelakaan. Akan tetapi himbauan yang dilakukan oleh pihak kepolisian Resort Cismis itu sia-sia saja, terbukti dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas dan masyarakat yang sedang melakukan penyeberangan meskipun tempat penyeberangan telah disediakan yaitu "Zebra cross" tetapi tetap melakukan penyeberangan itu melalui jalan yang dianggap lebih praktis oleh penakai jalan tersebut, dan kalau para petugas polisi yang bertugas di jalan persimpangan sempat menegurinya kepada setiap penyeberang yang tidak melakukan atau tidak menggunakan tempat penyeberangan yang telah disediakan, malahan orang yang diteguranya itu menjawab dengan senakaya saja yaitu, biarkan saja yang penting tidak merugikan orang lain dan kalau terjadi kecelakaanpun yang menanggung risikonya saya sendiri.

Selanjutnya Seran Satu Muchidin mengatakan bahwa kecelakaan lalu-lintas itu merupakan awal dari pelanggaran, oleh karena itu dia selalu memberikan ceramah-ceramah kepada para pengemudi, baik itu pengemudi ojek, sopir-sopir, pengemudi beca dan lain-lain. Supaya para pengemudi tersebut tidak mengalami kecelakaan yang mengakibatkan beberapa peraturan lalu-lintas dilanggaranya,

maka cara untuk menghindari dari hal tersebut adalah, tidak ada cara lain kecuali para pengemudi itu sendiri harus menyadari terhadap hukum.

Di dalam masalah kenetaraan masyarakat terhadap hukum ini, ada pula masyarakat yang turut menghakimi sendiri, misalnya saja, sebagai contoh :

- Sebuah mobil sedan yang sedang melaju dengan kecepatan tinggi di jalan umum, tiba-tiba muncul sekelompok anak-anak mengejar layangan ke jalan, sehingga pengemudi sedan tidak dapat menghindari keadaan itu, yang mengakibatkan salah seorang dari pengejar layangan itu tertabrak. Masyarakat yang berada di dekat kejadian itu dan mengetahuinya langsung saja menghaspirlinya, dikarenakan masyarakat merasa kecele terhadap pengemudi sedan, yang mengemudi kendaraannya itu dengan ceroboh maka pengemudi tersebut dikeroyoknya dan dipukuli sampai babak belur.
- Sebuah truck yang bertabrakan dengan sebuah bus, maka para penumpang bus turut turun dengan pengemudi, mereka mengantir surat-surat pengemudi truck kemudian membawanya ke suatu tempat yang ramai atau ke rumah mereka, dalam penyelesaiannya ini sopir bus dibantu oleh penumpangnya dan meceker pengemudi truck supaya mendapat pertolongan ganti rugi. Pengemudi truck karena merasa hanya berdusa dengan kemeknya merasa takut dan mau

saja menandatangani perjanjian tersebut padahal mereka belum tentu bersalah.

Dari kedua contoh tersebut di atas apabila, baik masyarakat yang mengetahui kecelakaan dan para pengemudi bus atau penumpang bus mempunyai kesadaran terhadap hukum tidak mungkin hal tersebut akan dilakukan. Tetapi akan melaporkan kepada pihak yang berwajib yaitu polisi lalu-lintas, karena yang berkenaan di dalam masalah kecelakaan lalu-lintas ini adalah polisi.

Di dalam kesadaran masyarakat terhadap hukum ini akan berhubungan dengan disiplin atau ketertuhan masyarakat terhadap hukum, karena masyarakat yang disiplin atau patuh terhadap peraturan-peraturan yang telah ditentukan itu, didasari adanya kesadaran artinya adalah apabila peraturan-peraturan itu tidak dipatuhi maka orang yang melanggar akan mendapatkan sanksi dan akibatnya, sebagai contoh : Seorang penumpang yang sedang menunggu kendaraan umum di pinggir jalan, sedangkan tempat yang digunakan untuk menunggu kendaraan yang lewat itu adalah tempat yang dilarang yaitu ada tanda-tanda lalu-lintas yang lainnya melarang berhenti kepada setiap kendaraan (letter "no"), ketika kendaraan umum itu lewat penumpang tersebut menyempatkan dan kendaraannya berhenti untuk mengambili penumpang yang menghentikannya.

Jadi dengan melihat contoh tersebut di atas, bahwa antara sopir dan penumpang tidak disiplin dan tidak menaati peraturan-peraturan yang seharusnya ia lakukan, dalam hal ini dikarenakan antara sopir dan penumpang itu kurang menyadari terhadap hukum.

Sebagaimana yang telah penulis uraikan terlebih dahulu, bahwa di dalam kecelakaan lalu-lintas itu, disebabkan karena kurang sadarnya masyarakat terhadap hukum.

Di daerah Kepolisian Resort Cileis hal tersebut banyak terjadi oleh kendaraan umum yang sopir sekarang belum dapat terlatih, terutama yang sangat menonjol sekali di dalam membawa penumpang yang berlebihan.

Di dalam pasal 31 Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 1951 dinyatakan : bahwa penumpang kendaraan umum dilarang untuk turun naik sebelum kendaraan berhenti, turun dari tempat yang tidak dibenarkan, menghalangi petugas melaksanakan tugasnya, berada dalam kendaraan yang sudah penuh dan mengeluarkan anggota badan sewaktu kendaraan sedang berjalan.

Jadi dengan melihat pasal 31 Peraturan Pemerintah No. 20 tahun 1951 ini sudah jelas, bahwa perbuatan yang dilakukan oleh pengemudi dan penumpang ini merupakan suatu perbuatan yang tercela, yang dilarang oleh peraturan lalu-lintas akan tetapi karena kurangnya rasa kesadaran

terhadap hukum, maka perbuatan seperti itu tetap dilakukannya. Kalau perbuatan yang dilakukannya itu, tidak diketahuinya oleh para pelanggar yaitu sopir-sopir, hal seperti ini tidak mungkin, karena para penguadi atau sopir sudah mengetahuinya pada waktu sedang dilakukannya uji ulang yang berkaitan mengenai jumlah penumpang dan berat barang yang harus dibawa.

Dan mengenai hal-hal yang diatur di dalam pasal 33 tersebut di atas, sering diberitahukan kepada para penguadi atau sopir-sopir oleh petugas kepolisian pada waktu membuat Surat Izin Mengemudi atau memperpanjang SIM-nya.

Selanjutnya pengetahuan tentang isi pasal 2 peraturan pemerintah No. 5 tahun 1951, yang menyatakan : bahwa kendaraan bermotor harus berjalan di sebelah kiri dan dilarang untuk berhenti di tempat yang dilarang oleh rambu-rambu lalu-lintas, di tengah jalan, di persimpangan jalan, di jembatan dan pada belokan.

Mengenai isi dari pasal 2 Peraturan Pemerintah No. 5 tahun 1951 ini, di daerah Kabupaten Ciasis, memang banyak masyarakat yang menyadari dan mematuinya, oleh karena merupakan keadaan sehari-hari dilihat dan dialami, meskipun masih ada sebagian yang tidak atau belumlah mematuinya, akan tetapi jumlahnya tidak terlalu banyak bila dibandingkan dengan kendaraan umum yang membawa penumpang berjenis-jenis sangat-campai ada penumpang yang

anggota balanya ke luar dari kendaraan tersebut yang disebabkan keadaan penumpang di dalam kendaraan tersebut sudah penuh.⁹⁾

Hasil penelitian yang dapat diperoleh penulis di dalam masalah kesadaran masyarakat terhadap hukum ini, dapat diketahui di daerah Pamarican, yang masih termasuk juga Kabupaten Ciamis. Di daerah Pamarican ini, mengenai kesadaran masyarakat terhadap hukumnya masih kurang dilaksanakan, terbukti bahwa kendaraan-kendaraan angkutan barang digunakan sebagai angkutan orang. Masyarakat di daerah Pamarican ini beranggapan bahwa, dengan menggunakan kendaraan terbuka ini maka mereka dapat melakukan dengan luluasa atau secara bebas untuk menghindari kecelakaan, apabila kendaraan tersebut mengalami kerusakan mesin di waktu kendaraan itu sedang menaik di suatu jalan yang menanjak (tanjakan) maka kalau kendaraannya mundur kembali, mereka dapat menyelamatkan diri dengan cara meloncat, tetapi apabila kendaraan yang tertutup seperti; colt mini, Isuzu mini dan lain-lain, mereka beranggapan bahwa kalau terjadi kecelakaan, tidak mungkin dapat menyelamatkan diri dengan cepat yaitu dengan cara meloncat karena terhalangi atau tertutup.

⁹⁾ Hasil wawancara dengan Seran Baru Muchidin D.S selaku anggota SATLANTAS Resort Ciamis pada tanggal 1 September 1987.

3.3. Aspek Pemerintah Sebagai Pengatur dan Penindak Dalam Ketertiban Lalu-lintas

Di dalam aspek pemerintah sebagai pengatur dan penindak ketertiban lalu-lintas, yang akan menjadi masalah dalam terjadinya kecelakaan, akan lebih mengarah kepada masalah penanggulangannya. Bertambahnya jumlah kendaraan yang mengakibatkan bertambahnya kepadatan penduduk yang akan meningkatkan kecelakaan lalu-lintas jalan raya. Dalam hal ini yang berkenaan untuk melakukannya pencegahannya diserahkan kepada para anggota polisi lalu-lintas dan tugas dari polisi lalu-lintas ini, harus memberikan pelajaran sebaik-baiknya terhadap masyarakat.

Peranan polisi lalu-lintas di dalam menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu-lintas ini, guna tercapainya kota Ciemis; lancar, aman, tertib dan efisien dalam per-lalu-lintasan, maka di dalam pelaksanaannya itu harus selalu diikuti oleh para petugas kepolisian, misalnya saja dalam pemasangan rambu-rambu lalu-lintas, tempat-tempat penyeberangan dan lain-lain.

Walaupun pada tempat-tempat tertentu telah dipasang lampu-lampu pengatur lalu-lintas, akan tetapi tempat-tempat tersebut masih tetap memerlukan pengawasan dari polisi untuk segera bertindak kalau-kalau lampu-lampu itu menunjukkan tanda-tanda kekurangan dalam melakukan fungsinya atau untuk menjaga agar para pemakai jalan sen-

taati lampu-pampu itu dan untuk tidak bertindak jika ke-
adaan memerlukan.

Di dalam mengatur lalu-lintas ini kadang-kadang
dijumpai kemacetan yang diakibatkan terjadinya kecelaka-
an lalu-lintas atau karena para pengguna kendaraan de-
ngan cara sendiri-sendiri membari jalan untuk mendapat-
kan ruang untuk bergerak sehingga pada suatu saat terjai-
di gumpalan kendaraan yang tidak teratur.

Kondisi ini dapat menjadi demikian buruknya se-
hingga tidak ada suatu kendaraanpun yang dapat bergerak
guna memecahkan persucalan yang terjadi di dalam lalu-
lintas ini maka diperlukannya seseorang untuk menjadi
wasit guna menentukan kendaraan-kendaraan mana yang ha-
rus berlalu lebih dahulu dan kendaraan-kendaraan mana
yang harus menunggu, apabila terjadinya kemacetan yang
diakibatkan oleh terjadinya kecelakaan sehingga keadaan
yang terhenti ini dapat bergerak dengan sebesarnya - lebarnya.
Dalam hal ini polisi lalu-lintaslah yang harus menjai
wasit dan para pengguna akan gembira jika ada seo-
rang polisi lalu-lintas yang mengatur jalannya kendara-
an-kendaraan sebagaimana kita ketahui polisi lalu-lintas
memunyai tanggung-jawab atas kelancaran lalu-lintas dan
setiap anggota polisi yang ditempatkan di polisi lalu-
lintas, wajib memiliki kecakapan dalam memecahkan kem-
acetan-kemacetan atau gangguan-gangguan yang terjadi di-

jalan.¹⁰⁾

Terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya ditinjau dari aspek pemerintah ini, terutama akan terdapat pada faktor-faktor :

1. MANUSIA : misalnya, petugas yang kurang baik, mentalitas penegak hukum yang membiarkan atau kurang tegas di dalam menberikan tindakan kepada para pelanggar peraturan atau tidak menempatkan petugas di jalan-jalan yang sering dilanggarnya peraturan atau sering terjadinya kecelakaan. Di sini karena petugas penegak hukum merupakan contoh, maka apabila tindakan para penegak hukum itu menyimpang dari peraturan-peraturan yang telah ditentukan, atau merosotnya disiplin hukum bagi para penegak hukum, akan merosot pula disiplin warga masyarakatnya, maka akan sering terjadi kecelakaan.

2. JALAN : kurang baiknya ukuran jalan, dengan banyaknya arus lalu-lintas, kurang baiknya penempatan atau kurang tepatnya penempatan-penempatan rambu-rambu lalu-lintas dan sebagainya, sebagai contoh di daerah Kabupaten Ciamis terjadinya kecelakaan lalu-lintas ini sering terjadi di jalan Cikemang yang diakibatkan fasilitas jalan yang diberikan, yaitu setiap pengemudi

¹⁰⁾ H.S. Djajoesman, dalam bukunya "Polisi dan Lalu-lintas", Cetakan ke II, Bandung, 1976, halaman 106.

menentukan kemudiannya itu dengan kecepatan tinggi, karena serasa jalan yang dilaluinya itu lurus dan lebar.

Untuk mengatur lalu-lintas, supaya tidak sering terjadi kecelakaan lalu-lintas seperti di jalan yang lurus atau di jalan simpang empat, maka dalam hal ini sangat dibutuhkan suatu keahlian. Tugas dari polisi lalu-lintas ialah tidak saja melancarkan lalu-lintas, akan tetapi juga memberikan pertolongan kepada orang-orang yang berjalan kaki, mengadakan tindakan lainnya untuk mencegah timbulnya bahaya dan memberikan kesempatan untuk bergerak kepada tiap pesakel jalan. Jika polisi akan memberikan tanda (isyarat) untuk berhenti maka haruslah memberikan cukup waktu untuk berpikir kepada para pesakel jalan, karena sangat berbahaya bagi kendaraan untuk berhenti dengan mendadak terutama dalam jalanan liris karena air atau minyak. Untuk itu maka janganlah diberikan isyarat berhenti kepada kendaraan yang pertama-tama mengahampirinya, kecuali jika jaraknya cukup jauh akan tetapi isyarat itu diberikan kepada kendaraan ketiga atau keempat. Tetapi di jalan memberikan tanda berhenti pun harus diperhitungkan pula keadaan lalu-lintas seperti kecepatan kendaraan yang mendatang dan sebagainya. Hal yang penting adalah bahwa membenturkan kendaraan harus sedemikian rupa hingga orang-orang yang berjalan

kaki dapat melintasi jalan, lagi pula harus diusahakan agar di samping empat kendaraan berhenti di belakang garis berhenti yang terdapat di jalan.

Pemberhentian kendaraan harus mencakupnya dan secepatnya guna menjamin efficiency dari lalu-lintas yang terganggu salah satu syarat jalan mengatur lalu-lintas.

Usanya waktu untuk memberhentikan kendaraan tidak boleh lebih dari 1 menit, sesudah mana lalu-lintas yang diberhentikan itu harus dapat bergerak lagi. Jika lebih dari seorang anggota polisi yang mengatur lalu-lintas dipersimpangan jalan, maka anggota yang pangkatnya lebih tinggi atau jika pangkatnya sama, maka yang tertua diannya bertindak sebagai komandan dan memberikan isyarat-isyarat dimana kendaraan-kendaraan harus dijalankan atau diberhentikan. 11)

Selanjut penulis menguraikan hal-hal tersebut di atas, maka sesuai dengan yang sedang dibahas ini mengenai syarat pemerintah sebagai pengatur dan penilik jalan ketertarikan lalu-lintas, yang menjadi tujuan utamanya adalah mengenai cara penyelenggaraan kecelakaan lalu-lintas jalan raya.

Penyelenggaraan kecelakaan lalu-lintas jalan raya ini dilakukan dengan 2 (dua) cara, yaitu :

11) Ida, halaman 110.

1. Masalah pencegahannya ; ini dilakukan pada waktu sebelum dan sesudahnya terjadinya kecelakaan.

2. Masalah penegak peraturan ; adapun usaha-usaha pencegahan terhadap kecelakaan lalu-lintas, dapat dilakukan usaha-usaha sebagai berikut :

- bagi kendaraan penumpang umum, diharuskan menggunakan body yang terbuat dari logam.
- kendaraan wajib uji, memenuhi persyaratan, cara pengangkutan, peralatan dan sebagainya.
- Sepeda motor, semua yang diperdagangkan dipersiapkan untuk penakai di jalan diperlengkapi dengan topi pengaman (helm) sesuai dengan keadaan tempat duduk tersebut.
- setiap tempat duduk kendaraan dilengkapi dengan sabuk pengaman, tidak terkecuali di bus-bus umum.
- menggunakan ambulance service cepat. Kalau dapat hal tersebut dilakukan dengan mengikut sertakan rumah sakit umum ke dalam badan koordinator lalu-lintas, di samping instansi-instansi penegak hukum dan pemerintah daerah.
- memasang papan peringatan, misalnya dengan tulisan: "Jalan hati-hati, tikungan tajam".

Usaha penanggulangan kecelakaan lalu-lintas jalan raya yang dilakukan oleh pemerintah ini, adalah lebih dikenal dengan traffic education, traffic engineering,

traffic law enforcement, untuk mengetahui arti atau maksud dari ketiga jenis usaha tersebut, maka di bawah ini penulis akan menguraikan, yaitu sebagai berikut :

1. Traffic engineering atau teknik lalu-lintas, ialah ilmu pengetahuan teknik yang berhubungan dengan lalu-lintas agar, baik dalam pembikinan, perlengkapan maupun penggunaannya memenuhi unsur-unsur keamanan, kelancaran dan efficiency. Jadi engineering (traffic engineering) meliputi aktivitas di bidang perencanaan, pembikinan, perbaikan jalan (termasuk perombaan, pembikinan jalur-jalur, pulau-pulau, pemasangan lampu-lampu pengatur lalu-lintas dan sebagainya) agar dengan demikian kecelakaan lalu-lintas dan kemacetan dapat dihindarkan dan lalu-lintas dapat berfungsi dengan efisien.

Kemajuan lalu-lintas harus diikuti oleh engineering yang baik, hal ini dapat dibuktikan di daerah Kabupaten Ciamis yaitu di jalan Cikong, Ci Baka dan jalur jalan dari Kota Ciamis ke Cirebon dan lain sebagainya, sehingga lalu-lintas dapat bergerak dengan lancar, aman serta efisien, lalu-lintas adalah soal yang hidup maka demikian pula halnya dengan engineering yang harus mengikuti perkembangan dari lalu-lintas itu. Jalan yang telah memenuhi syarat pada suatu waktu harus ditinjau dan diubah lagi karena apabila jalan tersebut sudah tidak

sesuai lagi dengan keadaan.

Traffic engineering pada dasarnya dilakukan oleh pekerjaan umum atau Dinas Marga, akan tetapi karena polisi bertanggung-jawab atas keamanan dan kelancaran lalu-lintas, maka antara polisi dan pekerjaan umum atau Dinas Marga harus terjalin kerjasama yang erat, agar perbaikan-perbaikan dapat segera diadakan guna mencegah keadaan yang buruk yang akan merugikan masyarakat. Kurangnya kerjasama akan merugikan dan membosankan uang negara, karena dalam praktek telah terjadi bahwa jalan yang dibikin oleh Pekerjaan Umum (PU) dengan tidak meminta pertimbangan lebih dahulu dari polisi, terpaksa dirubah lagi karena polisi bertanggung-jawab atas keamanan tidak dapat dipertanggung-jawabkan, ditinjau dari sudut pengaliran dan keamanan lalu-lintas.

Kerugian uang, waktu dan energi semacam ini tidak perlu terjadi selamanya di dalam pemerintahan dan pemerintahan lebih dahulu oleh Pekerjaan Umum (PU) bersama-sama dengan kepolisian.

Traffic engineering ini dapat dibagi menjadi 2 golongan, yaitu :

- a. traffic engineering umum,
- b. traffic engineering polisi.

Kerinci kerinci di atas adalah sama saja mengabdikan dan melancarkan lalu-lintas, tetapi selanjut tujuannya

sama namun pelaksanaannya berbeda. Banyak cara yang dilakukan oleh suatu pihak tidak dilakukan oleh pihak lain, tetapi keduanya harus menjadi suatu team yang saling bantu membantu dan ini untuk menuju ke satu sasaran.

- a. Traffic engineering umum yang dilakukan oleh Pekerjaan Umum (PU) atau Rina Marga dan bergerak dalam lapangan pembikinan, perbaikan, perubahan serta perlengkapan dan perlengkapan jalan. Umumnya usaha ini merupakan rencana jangka panjang dan memerlukan banyak uang.
- b. Traffic engineering polisi, terutama bergerak di lapangan kesmansa dan kelancaran lalu-lintas dengan mencari sebab-sebab dari soal-soal yang menimbulkan gangguan terhadap kedua faktor tersebut, tugasnya ialah menyelidiki, mempelajari dan menentukan sebab-sebab dari kecelakaan dan kemacetan yang kesemuanya harus diperbaiki dengan pemasangan rambu-rambu, pulau-pulau dan sebagainya, yang dilakukan oleh Pekerjaan Umum.

Di sini tampak kerjasama antara kedua instansi tersebut yang bersama-sama harus menyebabkan penyakit-penyakit yang terdapat di bidang lalu-lintas jalan. Sehubungan dengan usaha perbaikan lalu-lintas dengan penempatan rambu-rambu, maka janganlah dilupakan dasar hukum dari

rambu-rambu itu, karena rambu-rambu yang tidak dilindungi oleh hukum akan membawa kesukaran dalam penuntutan dari pelanggarnya ke muka pengadilan.¹²⁾

2. Traffic Education (pendidikan lalu-lintas terhadap umum) ialah bertujuan untuk menamakan kebiasaan-kebiasaan yang baik kepada masyarakat untuk bergerak di jalan, dengan memperhatikan faktor-faktor keamanan bagi diri sendiri maupun orang lain dengan jalan menaati perundang-undangan dan peraturan-peraturan lalu-lintas.

Pendidikan ini dapat dilakukan melalui media tertulis misalnya : surat kabar, majalah, pamflet dan lain-lain, sedangkan media lisan, radio, ceramah, televisi, film pendahuluan di bioskop dan lain-lain.

Keuntungan dari pendidikan lalu-lintas terhadap umum dapat dicapai dengan tidak menghukum banyak orang yang tidak perlu dan lagi kurang bijaksana. Karena pendidikan yang dijalankan dengan baik dan terus menerus akan mencapai lebih banyak orang-orang jika dibandingkan dengan penegak hukum. Karena pendidikan yang diberikan secara terus menerus akan dilaksanakan oleh setiap anggota dalam masyarakat. Polisi dapat mendapat bantuan dari masyarakat dengan jalan pendidikan yang tidak banyak atau sama

¹²⁾ Ibid, halaman 151.

sekali tidak meminta biaya, sebaliknya ialah bagaimana cara atau usahanya untuk dapat menarik jawatan dan dinas lain atau perusahaan swasta, perkumpulan-perkumpulan, organisasi-organisasi dan sebagainya untuk turut serta dengan aktif memecahkan masalah-masalah lalu-lintas bersama.¹³⁾

3. Traffic law Enforcement (penegakan hukum di bidang lalu-lintas).

Tindakan ini dilakukan oleh polisi dan instansi-instansi lain yang mempunyai kekuasaan kepolisian di bidang lalu-lintas jalan untuk menjaga agar perundang-undangan lalu-lintas ditaati oleh setiap pesaksi jalan. Hal ini dilakukan dengan patroli-patroli dan operasi-operasi lalu-lintas.¹⁴⁾

Dengan melihat ke tiga jenis usaha yang dilakukan oleh pemerintah yaitu polisi lalu-lintas dalam hal mencegah atau menanggulangi supaya persebaran-persebaran yang terjadi di dalam lalu-lintas itu tidak menjadi parah, maka di dalam ketiga jenis usaha tersebut di atas mempunyai hubungan yang sangat erat. Satu sama lainnya sukar untuk dipisahkan karena merupakan suatu keseluruhan.

Traffic law enforcement ditujukan kepada tindakan-tindakan untuk menjamin kelancaran dan keamanan gerak

¹³⁾ Ibid, halaman 167.

¹⁴⁾ Ibid, halaman 133.

lalu-lintas yaitu gerak kendaraan dan orang, gerak memu-
 runkan dan memuat orang dan barang serta gerak menempat-
 kan (memparkir) kendaraan. Tindakan penegak hukum terha-
 dap para pelanggar karenanya penting, tidak saja untuk
 melindungi umum terhadap gangguan atas dasar penakalan
 jalan, tetapi juga untuk mendidik umum agar mereka memi-
 liki sikap dan tingkah laku yang baik di jalan. Usaha
 dalam traffic engineering akan tidak menyalahkan hasil
 yang diharapkan jika tidak disertai dengan penegakan hu-
 kun, sebaliknya penegakan hukum akan mengatasi kemacetan
 jika traffic engineering tidak dapat menghilangkan peng-
 halang-penghalang yang mengakibatkan kemacetan-kemacetan
 dan kecelakaan. Education-pun tidak akan berhasil jika
 tidak disertai dengan traffic engineering yang menyalin
 dan memperbaiki keadaan yang menyebabkan kecelakaan dan
 kemacetan.

Juga education tidak akan berjalan dengan baik
 tanpa enforcement untuk memberikan kekuatan yang diper-
 lukannya. Maka karena itu education, engineering dan en-
 forcement mempunyai tujuan yang sama. Hubungan antara ke-
 tiga hal tersebut ini mengenai lalu-lintas dua jurusan
 (two way traffic) di dalamnya terdapat kerjasama yang
 harmonis.¹⁵⁾

¹⁵⁾ ibid., halaman 153.

di dalam aspek pemeliharaan sebagai pengatur dan penilik dalam ketertiban lalu-lintas di daerah Kabupaten Ciamis, karena mengingat jumlah polisi lalu-lintas yang bertugas di lapangan relatif sedikit, maka dalam pelaksanaannya dibantu oleh patroli keamanan sekolah (PKS), di dalam hal penyederahan kepada tiap-tiap sekolah dan satu sekolah dibantu oleh satu orang petugas kepolisian.

Untuk menanggulangi masalah kecelakaan lalu-lintas di daerah Kabupaten Ciamis, tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Resort Ciamis ini adalah :

1. Dengan mendatangi penguasa-penguasa Kecamatan untuk seperti itu dengan memberikan arahan-arahan baik kepada penguasa maupun kepada masyarakat.
2. Mengajar kepada semua orang penguasa yang sering melakukan pelanggaran terhadap peraturan-peraturan lalu-lintas, baik itu tentang tanda-tanda lalu-lintas, yang sangat penting penerangan di lapangan tempat yang dilintas, sehingga masyarakat mengerti ke-celakaan lalu-lintas.
3. Mengikuti tindakan dengan cara melakukan penertiban serta jalan raya (JUR) terhadap penguasa yang melanggar dalam melakukan pelanggaran dan kecelakaan lalu-lintas.

4. Diharuskan kepada setiap pembuat Surat Izin Mengemudi B II yang mengemudikan bus dan truck gandengan, membawa surat pengantar dari pengusaha atau majikannya.

Dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas di daerah Kabupaten Ciamis, maka pihak Kepolisian Resort Ciamis mengambil pertindakan dari tahun ke tahun, misalnya saja dari tahun 1985 jumlah kecelakaan yang terjadi di daerah Kabupaten Ciamis sebanyak 123, maka supaya kecelakaan tahun berikutnya yaitu tahun 1986 dapat dikurangi atau dapat menurunkan jumlah kecelakaan, pihak Kepolisian Resort Ciamis mempunyai inisiatif untuk memberikan atau membagikan selebaran surat kepada setiap kendaraan yang memasuki daerah Kabupaten Ciamis.

Umumnya kecelakaan lalu-lintas di daerah Kabupaten Ciamis banyak terjadi pada waktu hari raya Idul Fitri, karena banyak kendaraan luar kota seperti Bandung, Jakarta dan sebagainya yang menuju ke pengantaran. Maka dua hari sebelum hari raya Idul Fitri, selebaran surat tersebut dibagikan kepada pengemudi yang masuk ke daerah Kabupaten Ciamis. Selebaran surat itu diberikan satu lembar bagi kendaraan pribadi dan dua lembar kepada kendaraan umum satu lembar untuk pengemudi dan satu lembar-nya lagi untuk penumpang.

Selebaran surat itu berbunyi antara lain :

Anda memasuki daerah POLRES Ciamis.

1. Hastilah peraturan lalu-lintas, demi keselamatan anda sendiri (pengemudi) dan para penumpang.
2. Hati-hati banyak turunan dan tikungan tajam, sangat licin apabila turun hujan.
3. Turunan dan tikungan tajam sering menimbulkan korban kecelakaan, hati/laka berat/laka ringan, untuk itu para pengemudi agar selalu waspada dalam mengemudi kendaraannya.
4. Untuk keselamatan selama diperjalanan para penumpang dapat mengingatkan/menegur pengemudi yang tidak mematuhi peraturan lalu-lintas (ngebut, salah parkir, kelebihan penumpang, kenak senggul, pintu terbuka waktu berjalan).
5. Semoga himbunan kami ini menjadi perhatian anda semua dan selamat sampai tujuan.

Maksud dengan dibagikanya selebaran surat ini, guna keelakaan lalu-lintas dapat teratasi, sedikit-tidaknya jumlah keelakaan lalu-lintas dapat berkurang.

K A B I V

KESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

Dengan berakhirnya pembahasan masalah kecelakaan lalu-lintas jalan raya dalam tulisan yang berjudul :

"Tinjauan singkat terhadap sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya beserta penanggulangannya di daerah Kabupaten Cianjur". Di mana penulis telah menguraikan mengenai latar belakang masalah, identifikasi masalah, maksud dan tujuan penelitian, kerangka pemikiran, kegunaan penelitian, metode penelitian; tentang pengertian kecelakaan lalu-lintas jalan raya beserta jenis-jenisnya, arti pelanggaran lalu-lintas dan undang-undang serta peraturan-peraturan lalu-lintas yang berlaku mengenai ketentuan-ketentuan pidana terhadap akibat kecelakaan lalu-lintas jalan raya yang tercantum dalam beberapa pasal KUHP; Analisis terhadap terjadinya kecelakaan lalu-lintas di daerah Kabupaten Cianjur ditinjau dari beberapa aspek.

Dari uraian tersebut di atas, akhirnya penulis mencoba memberikan kesimpulan dan saran-saran sebagai pertinjauan secara sederhana, yang sudah-ditahan akan bermanfaat bagi kita semua.

5.1. Kesimpulan

1. Meniadakan rambu-rambu lalu-lintas, yang dimaksud di sini adalah peniadahan aktivitas yang merupakan pembangkit persoalan kerawanan lalu-lintas, hal ini lebih jauh berarti bahwa apabila suatu keadaan jalan yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan yang diakibatkan rambu-rambu lalu-lintas yang dipasang di pinggir jalan itu kurang tepat atau rambu-rambu lalu-lintas itu kurang jelas bagi para pemakai jalan terutama para pengemudi yang menggunakan jalan tersebut.
2. Menurunnya kualitas dan kurang dimengertinya para pemakai jalan serta semakin bertambahnya jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas jalan raya terus meningkat, besar sekali pengaruhnya terhadap tingkat penambahan jumlah kecelakaan lalu-lintas.
3. Dengan sering terjadinya kecelakaan lalu-lintas maka pengaruhnya akan dirasakan atau dialami pula dalam kehidupan masyarakat, karena pengaruh dari kecelakaan tersebut akan menimbulkan kecemasan yang mengakibatkan jalan lalu-lintas akan terganggu, sehingga kelancaran dalam segala usaha akan terganggu.
4. a. Kecelakaan lalu-lintas adalah kecelakaan yang

terjadi di jalan raya, yaitu suatu kejadian yang tidak disangka-sangka atau suatu perbuatan yang tidak disengaja dan menimbulkan rasa heran atau terkejut kepada orang yang mengalami kecelakaan lalu-lintas itu, akibat dari kecelakaan itu akan menimbulkan kematian, luka-luka atau kerusakan benda.

b. Lalu-lintas adalah setiap penakai jalan, baik perorangan maupun kelompok yang menggunakan jalan sebagai suatu ruang gerak dengan atau tanpa alat penggerak. Sehingga lalu-lintas merupakan kehidupan yang sangat diperlukan masyarakat dan negara.

c. Para penakai jalan terdiri dari kendaraan bermotor, orang-orang yang berjalan kaki, gerobak-grodek, beca, pedati-pedati, baik yang dikala oleh manusia maupun hewan dan pengendara sepeda.

d. Di samping kita dapat merasakan manfaat dan kemudahan yang diakibatkan dari lalu-lintas, tetapi terdapat pula soal-soal yang negatif, yang akan mendapat perhatian yang sungguh-sungguh yaitu dengan sering terjadinya kecelakaan yang diakibatkan oleh kendaraan-kendaraan dengan menggunakan kendaraan bermotor, akibat

dari perbuatan seperti ini akan menimbulkan korban manusia maupun kerugian materi.

5. Pelanggaran lalu-lintas yang dimaksud dalam tulisan ini adalah pelanggaran terhadap aturan-aturan lalu-lintas jalan raya yang merupakan tindak pidana pelanggaran, baik yang diatur dalam KUHP maupun di luar KUHP.
 6. Undang-undang serta peraturan-peraturan yang berlaku sekarang untuk mengatur ketertiban, keamanan dan lalu-lintas lainnya adalah undang-undang No. 3 tahun 1965, tentang lalu-lintas dan angkutan jalan raya.
 7. Kejahatan kejahatan terhadap tubuh dan jiwa serta kerusakan benda yang terjadi di dalam kecelakaan lalu-lintas itu, dilakukan dengan tidak sengaja atau dengan unsur culpa tetapi saja harus dipidana. Ketentuan-ketentuan pidananya adalah terdapat dalam pasal 359 KUHP, pasal 360 KUHP dan pasal 361 KUHP.
 8. Sejadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya, dapat diklasifikasikan oleh 4 faktor penyebab, yaitu : faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor alam.
- Dari ke 4 faktor ini yang merupakan faktor utama adalah manusia, karena manusialah yang paling

dominan di dalam terjadinya kecelakaan lalu-lintas.

9. Kesadaran masyarakat terhadap hukum memang sangat penting sekali, karena sadar atau tidak sadarnya masyarakat terhadap hukum ini akan turut mencegah atau menambah terjadinya kecelakaan lalu-lintas.
10. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu-lintas jalan raya supaya tidak terlalu parah, maka pihak Kepolisian Resort Cisarua selalu memberikan ceramah-ceramah kepada para pengemudi, baik pengemudi kendaraan bermotor, pengemudi ojeg, pengemudi beca dan lain sebagainya dan memberikan ceramah kepada para pengusaha.
11. Aspek pemerintah sebagai pengatur dan penindak dalam ketertiban lalu-lintas ini, adalah yang berkenaan dengan masalah penenggaran pelanggaran jalan dan pengangkutan. Tindakan ini dimaksudkan adalah melakukan penenggaran dari segi traffic engineering (teknik lalu-lintas), traffic education (pendidikan lalu-lintas umum) dan traffic law enforcement (penegakan hukum dalam bidang lalu-lintas). Tindakan ini merupakan langkah yang sedang ditingkatkan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga

dan pelaksanaannya bekerjasama dengan pihak kepolisian lalu-lintas yang lebih mengetahui tentang keadaan jalan yang dianggap rawan atau jalan yang sering mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

12. Tugas polisi lalu-lintas tidak saja melancarkan lalu-lintas, akan tetapi juga memberikan pertolongan kepada orang-orang yang berjalan kaki, mengadakan tindakan lainnya untuk mencegah timbulnya bahaya.

5.2. Baran-baran

1. Jariu adanya tindakan yang tegas terhadap para pemakai jalan yang melanggar peraturan-peraturan lalu-lintas yang telah ditentukan, baik pelanggaran ringan maupun berat untuk dilaksanakan melalui peradilan.
2. Khususnya bagi para petugas polisi lalu-lintas, untuk menjalankan tugasnya itu dengan sebaik-baiknya, jangan sampai timbul adanya tanggapan dari masyarakat, bahwa hukum yang telah ditentukan dan untuk dipatuhi oleh masyarakat itu seyogyanya dapat dibeli dengan uang. Juga jangan sampai semua baik polisi menjadi terancam, akibat ulah yang dilakukan oleh seseorang petugas di dalam melaksanakan tugasnya.

menakan tugasnya itu dengan menyalah gunakan wewenang.

3. Untuk mempertinggi kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap hukum di daerah Kabupaten Ciamis khususnya, di dalam perialu-lintasan maka para petugas kepolisian yang mengatur mengenai kelancaran lalu-lintas dan supaya dapat mencegah terjadinya bahaya, harus terlibat oleh para pemakai jalan yaitu para pengemudi, dengan membantuan pos-pos penjagaan, karena kelibataannya di daerah Kabupaten Ciamis belum tampak adanya pos-pos penjagaan tersebut. Sehingga para pemakai jalan akan merasa takut untuk melakukan suatu perbuatan yang melanggar hukum apabila selalu diikuti oleh para petugas atau para petugasnya dapat terlibat oleh para pemakai jalan.

4. Babwa undang-undang No. 5 tahun 1965 sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan lalu-lintas dan angkutan jalan raya di Indonesia, dan untuk itu perlu kiranya segera membentuk undang-undang yang baru.

5. Agar diberlakukan dengan sungguh-sungguh mengenai undang-undang No. 33 tahun 1964 tentang dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang, Peraturan Pemerintah No. 17 tahun 1965 tentang ke-

tentuan-ketentuan pelaksanaan dan pertanggung-jawaban wajib kecelakaan penumpang, Undang-undang No. 34 tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu-lintas jalan, Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 1965 tentang ketentuan-ketentuan pelaksanaan dana kecelakaan lalu-lintas, karena kenyataannya pelaksanaan ketentuan-ketentuan tersebut belum dilaksanakan sepenuhnya.

6. Rambu-rambu lalu-lintas yang dipasang pada tempat-tempat tertentu harus benar-benar berfungsi sebagai alat untuk mengorganisir, melarang dan membolehkan, yang juga harus terkontrol oleh pihak yang berwenang. Dan apabila terjadi pelanggaran, maka yang berwajib harus bertindak atas dasar hukum yang berlaku, tanpa memperdulikan lapangan yang melangka.

7. Khusus ditinjau kepada pemerintah untuk membina pengadilan yang menangani pelanggaran lalu-lintas dengan pengadilan umum yang menyelenggarakan perkara-perkara kelas. Dengan kata lain dalam rangka ini dapat untuk memberikan pengadilan khusus yang dipergunakan untuk menyelesaikan perkara-perkara pelanggaran lalu-lintas, sehingga perkara-perkara tersebut dapat ditangani dengan cepat dan dapat diselesaikan secara efektif.

dan konsekwen.

8. Agar memberikan tindakan dan sanksi hukuman yang lebih berat kepada para pengek hukun, yaitu petugas polisi lalu-lintas yang melakukan tindakan tidak sesuai dengan peraturan atau melakukan suatu tindakan dengan menyalah gunakan wewenang seperti, dengan semesta yang kepada setiap pelanggaran, bertindak main hakim sendiri apabila para petugas merasa dipermainkan oleh si pelanggaran yaitu dengan cara menukul atau menampar si pelanggaran tersebut.

9. Sebaliknya khusus untuk pelanggaran terhadap pasal 339 KUHP dan pasal 360 KUHP, kepolisian, kejaksaan dan pengadilan negeri memberikan prioritas penyelesaian perkaranya, selangkran bagi jalan dan keria agar aman dan memberikan hukuman yang berat sesuai dengan ketentuan hukun yang berlaku. Untuk mencegah atau mengurangi terjadinya pelanggaran-pelanggaran lalu-lintas jalan raya, agar bagi orang-orang yang berkepentingan di dalamnya tidak mengganggu rumah atau orang atau pelanggaran yang telah dilakukannya.

10. Tindak pidana yang tercantum di dalam pasal 32 ayat 1 Undang-undang lalu-lintas dan angkutan

jalan raya, harus disesuaikan dengan tuntutan perkembangan teknologi melalui pemberatan kurungan dan dandanya, sehingga pihak pelanggar akan merasakan salah satu cara yang kemungkinan besar akan dapat merubah tingkah laku penakut jalan.



DAFTAR PUSTAKA

1. Djajoesman H.S., Polisi dan Lalu-lintas, Cetakan ke II, Bandung, 1976.
2. Karyadi, M., Perundang-undangan Lalu-lintas Jalan dan Angkutan Jalan Raya di Indonesia, Penerbit Politicia, Bogor, 1976.
3. Moeljatno, Prof., S.H., Azas-azas Hukum Pidana, Penerbit, PT. Bina Aksara, Jakarta, 1983.
4. Moeljatno, Prof., S.H., Kitab Undang-undang Hukum Pidana, Cetakan ke I, Yogyakarta, 1978.
5. Satohid Kartanegara, Prof., S.H., Hukum Pidana, Jilid I, Penerbit, Balai Lektor Mahasiswa.
6. Sudradjat Bassar M., S.H., Tindak-tindak Pidana Tertentu di dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana, Penerbit Remaja Karya CV., Bandung, 1984.
7. Soerjono Soekanto Dr., S.H., M.A., Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum, Penerbit, CV. Rajawali, Jakarta, 1977.

**POLRI WILAYAH FRIANGGANG
RESORT CIAMIS**

ANDA MENASUKI DAERAH POLRES CIAMIS

1. SAATILAH PERATURAN LALU LINTAS DEMI KESELAMATAN ANDA SENDIRI (PENGENHUDI) DAN PARA PENUMPANG.
2. HATI-HATI BANYAK TURUNAN DAN TIKUNGAN TAJAN, SANGAT LICIN APABILA TURUN HUJAN.
3. TURUNAN DAN TIKUNGAN TAJAN SERING MENYEBABKAN KONDISI KECELAKAAN, HATI/LUKA KERAT/LUKA RINGAN, UNTUK ITU PARA PENGENHUDI AGAR SELALU WASPADA DALAM MENGEKSPLOITASI KENDARAANNYA.
4. UNTUK KESELAMATAN SELAMA DITERJABAKAN PARA PENUMPANG DAPAT MENGINSYAFKAN/BERHATI-HATI PENGENHUDI YANG TIDAK MENAATI PERATURAN LALU-LINTAS (MORBUH-DALAM PARKIR-KE-LESIHAN PENUMPANG-KONDISI BERGANDUL-FINIS BERTUKA WAKTU BERJALAN).
5. SEMOGA HIMPUNAN KAMI INI MENJADI PERHATIAN ANDA SEMUA DAN SELAMAT SAMPAI TUJUAN.

" TERIMA KASIH "

POLRES CIAMIS.

P. O. S A T R I A D A R M A
Jl. J E N D R A L S U B I R M A N N O. 4 9
C I A M I S

Lampiran

SURAT PENGANTAR
No. 09/02/9/07.-

Diberikan kepada yang bersangkutan :

N a m a : **DJODJO,**
Umur/Tahir : **30 Agustus 1952.**
Pekerjaan : **Pengemudi.**
Alamat : **Kampung Cipurut Desa/Kecamatan Cisaga Kabupaten Ciamis.**
SIM Lama : **No. 430/31/6/845, yang habis masa berlakunya pada tanggal 30 Agustus 1967.**
Keperluan : **Untuk memperbaharui SIM yang habis masa berlakunya tersebut di atas.**

Demikianlah surat pengantar ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.

Dan kepada yang berwajib agar maklum hendaknya bahwa nama tersebut di atas adalah pengemudi di di perusahaan kami sudah selama 4 tahun dan bekerjanya cukup baik.

Ciamis, 2 September 1967.

Pengusaha,

(NAMA BERHAMA)

**KEPOLISIAN WILAYAH PRIANGAN
RESORT CIAMIS**

**DAFTAR : BANYAKNYA PESAWAI SI-
FIL NEGRI SATLANTAS
KEPOLISIAN RESORT CI-
AMIS, DALAM TAHUN
ANGGARAN 1984/1985.-**

NO.	NAMA	PANGKAS	NIP	JABATAN
1.	EMAN SULAIMAN	PENGDA	030153430	KARSIP URS. STNK.
2.	M. RONLAN	PENGDA	030164240	KARSIP URS. OPERA SI L.
3.	EMAN ISMAIL	JURU SK. I	030096980	KARSIP URS. BANIN L.
4.	IRHM RUSKASIH	JURU SK. I	030043440	KARSIP URS. MIN. LANTAS.
5.	K. HARTO	JURU	030073343	KARSIP URS. SIM.
6.	DJASAR	JURU MUDA	030162265	KARSIP PENGEMUDI YESP KAPOLRES CI- AMIS
7.	SUDARMAH	JURU MUDA	030161970	KARSIP URS. KECE- LAKAAN.
8.	A B A S	JURU MUDA	030170260	KARSIP URS. OPERA SI L.
9.	RIDWAN SAHARU- DIN	PENGDA	030168631	KARSIP URS. SAN - SAT.
10.	LILI RUSLI	JURU MUDA	030178694	KARSIP URS. SAN - SAT.

**POLRI WILAYAH TRIJANGAN
RESORT CIAMIS**

**DATA KEHUBUNGAN LALU-LINTAS SELAMA TAHUN
ANUGARAN MULAI DARI BULAN APRIL 1985
S/D. BULAN MARET 1986**

NO	BULAN	JUMLAH KEHUBUNGAN	KORBAN			KERUSAKAN BENDA
			MS	LS	LR	
1	APRIL	12	7	7	4	1.050.000,-
2	M E I	23	13	21	6	4.325.000,-
3	J U N I	19	10	20	13	1.550.000,-
4	J U L I	19	10	21	19	950.000,-
5	AUGUSTUS	14	8	7	5	1.590.000,-
6	SEPTEMBER	12	7	7	-	1.000.000,-
7	OKTOBER	6	3	4	1	75.000,-
8	NOVEMBER	16	8	15	10	2.750.000,-
9	DESEMBER	15	10	8	4	875.000,-
10	JANUARI	9	6	5	4	600.000,-
11	FEBRUARI	9	9	4	2	325.000,-
12	M A R E T	10	4	8	-	550.000,-
J U M L A H		162	95	125	66	15.440.000,-

Ciamis, 31 Maret 1986

AN. KEPALA KEPOLISIAN RESORT CIAMIS
KEPALA SATUAN LALULINTAS

= R. ABD. RAHAWI =

LETTU POL MRF. 36110053.-

KEPOLISIAN RESORT WILAYAH PRIANGAN
 KEPOLISIAN RESORT
 CIAMIS.

DAF: KECELAKAAN LALULINTAS MENURUT
 COLONGAN UMUR DAN JENIS KELAMIN.
 KEPOLISIAN RESORT CIAMIS.
 DARI BULAN APRIL 1983. S/D.
 MARET 1984.

UMUR	MATI		LK BERAT		LK RINGAN		JUMLAH		KETERANGAN
	L	P	L	P	L	P	L	P	
- 4	-	-	-	-	1	1	1	1	:
- 9	5	3	6	-	4	1	15	4	:
- 14	5	-	4	-	5	-	13	1	:
- 19	11	3	9	3	8	2	28	8	:
- 24	12	3	10	4	5	-	27	7	:
- 29	8	4	2	-	5	1	15	5	:
- 34	13	-	7	2	6	-	26	2	:
- 39	4	-	5	-	6	1	15	1	:
- 44	5	1	3	-	11	1	19	2	:
- 49	2	1	-	-	7	-	9	1	:
- 54	3	-	2	-	1	-	6	-	:
- 59	-	1	1	-	3	1	4	2	:
- 64	1	-	1	-	2	-	5	-	:
- 69	2	1	1	-	-	-	3	1	:
- 74	2	2	-	-	1	-	3	2	:
	:	:	:	:	:	:	:	:	:
	:	:	:	:	:	:	:	:	:
	:	:	:	:	:	:	:	:	:
JUMLAH	: 70	: 19	: 52	: 10	: 64	: 8	: 175	: 39	:

KETERANGAN :

P = PERIMPUAN.

L = LAKI - LAKI.

DAFTAR : JUMLAH KECELAKAAN LALULINTAS PADA KEPOLISIAN
RESORT CIAMIS DARI BULAN APRIL 1984 SAMPAI-
DENGAN BULAN MARET 1985.

0	KESATUAN	JUMLAH KEJADIAN	TYPE KECELAKAAN					KETERJIG AN.
			TD	TB	TS	TH	HK	
1	CIAMIS	72	22	12	25	28	5	
2	CIBEUNGJING	19	13	2	3	1		
3	CIMENENG	22	8	5	5	3	1	
4	CIMARAGAS	1	-	-	1	-	-	
5	PADAHERANG	12	4	2	2	3	1	
6	RANCAI	1	-	-	-	-	1	
7	PANGANDARAN	10	3	2	3	2	-	
8	CIPAKU	1	-	-	1	-	-	
9	PAMARICAN	14	4	4	5	-	1	
10	PARIGI	4	1	2	1	-	-	
11	BANJAR	22	12	3	6	1	-	
12	LANJIKAPLANCAR	3	1	2	-	-	-	
13	PANUMBAJANAN	5	2	2	1	-	-	
14	CISAGA	20	7	5	4	2	2	
15	KALIPUCANG	7	1	2	3	1	-	
16	BANJARASARI	11	2	1	5	-	-	
17	KAWALI	3	2	1	-	-	-	
18	CIAURBEUTI	5	2	2	1	-	-	
19	CIJULANG	2	1	1	-	-	-	
20	PANJALU	3	1	-	2	-	-	
21	CIAURBEUTI	1	-	-	1	-	-	
JUMLAH		231	87	49	70	23	11	

KETERANGAN : TD = TABRAK DEPAN. TB = TABRAK BELAKANG. TS = TABRAK SAMPING
TH = TABRAK MENYUDUT HK = HILANG KEHUDI.

MODEL : B.1.79.B.1.

KEPOLISIAN WILAYAH PRINGGAN
KEPOLISIAN RESORT CIAMIS.

DAF: JUMLAH KECEKAKAN DAN LULINTAS PADA WILAYAH
KEPOLISIAN RESORT CIAMIS.

DARI BULAN : APRIL 1983 s/d.
MARET 1984.

BULAN : JUNI. H : KORBAN : KERUGIAN BEN- : KETER.
: KECEK. : MATI : D. DMMT : D. RINGAN : DA : RANGAN.

APRIL	: 5	: 6	: -	: 2	: 300.000,-	:
M E I	: 9	: 6	: 6	: 5	: 1.650.000,-	:
J U N I	: 7	: 4	: 2	: 1	: 1.700.000,-	:
J U L I	: 27	: 16	: 20	: 14	: 2.950.000,-	:
AGUSTUS.	: 11	: 4	: 3	: 2	: 1.200.000,-	:
SEPTEMBER	: 11	: 10	: 2	: 4	: 550.000,-	:
OKTOBER.	: 10	: 7	: 5	: -	: 400.000,-	:
NOPEMBER	: 13	: 11	: 4	: 1	: 1.100.000,-	:
DESEMBER.	: 9	: 3	: 2	: 6	: 2.650.000,-	:
JANUARI.	: 16	: 4	: 6	: 13	: 900.000,-	:
FEBRUARI	: 8	: 8	: 5	: 23	: 22.800.000,-	:
M A R E T	: 8	: 10	: 7	: 1	: 3.350.000,-	:
:	:	:	:	:	:	:
:	:	:	:	:	:	:
:	:	:	:	:	:	:
JUMLAH	: 134	: 89	: 62	: 72	: 39.550.000,-	:

DAFTAR : KECELAKAAN LALULINTAS MENURUT COLONGAN UMUR
DAN JENIS KEJAMEN PADA KEPOLISIAN RESORT CI
AMIS. DARI BULAN APRIL 1984 S/D MEI 1985.

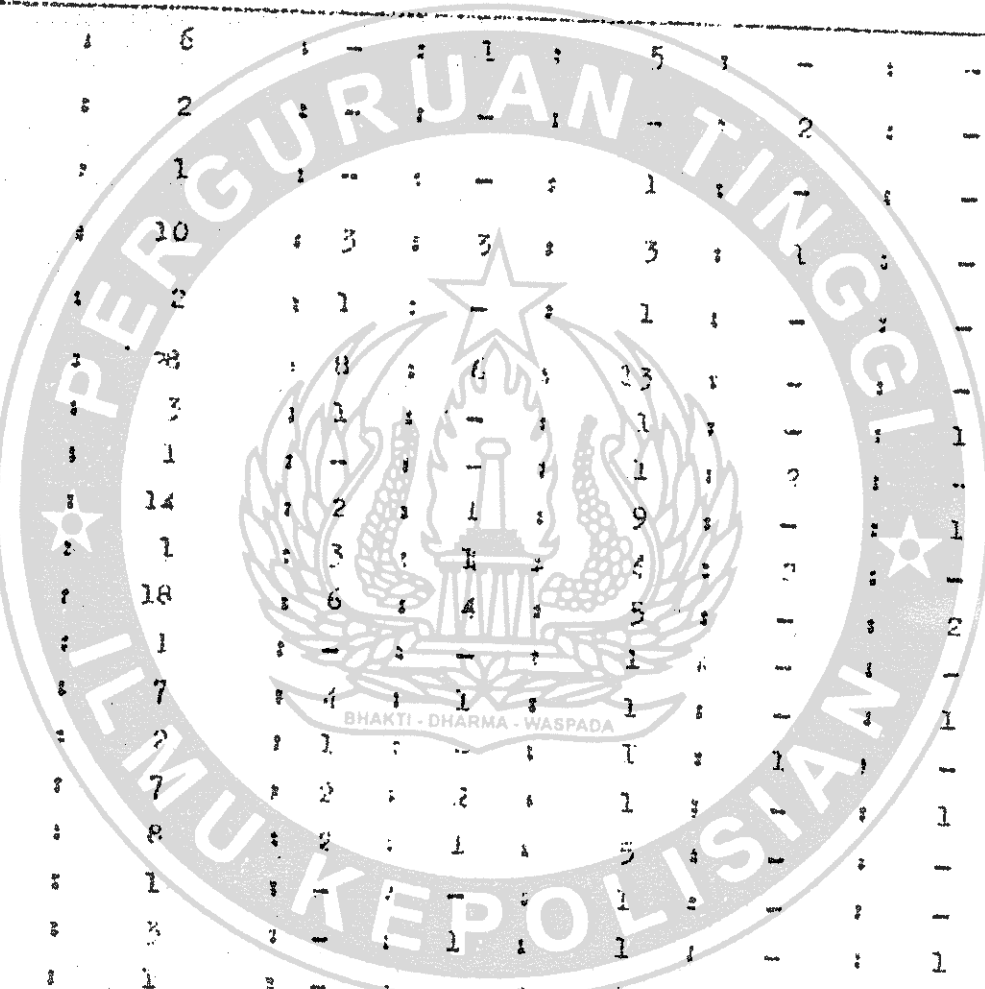
GOLONGAN UMUR	KORBAN KECELAKAAN								JUMLAH			KETERANGAN
	MATI		LUKA BERAT		LUKA RINGAN		L	P	L	P		
	L	P	L	P	L	P						
10 - 4	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	1	
215 - 9	2	-	2	2	1	1	1	7	3			
3110 - 14	5	1	7	1	1	3	2	15	4			
4115 - 19	5	-	13	-	-	13	1	31	1			
5120 - 24	6	-	18	2	1	19	6	43	8			
6125 - 29	13	3	25	1	19	27	5	55	9			
7130 - 34	12	2	19	2	1	15	2	46	6			
8135 - 39	15	3	9	1	1	19	5	43	9			
9140 - 44	14	1	8	2	1	8	2	30	5			
10145 - 49	15	2	7	2	1	9	3	31	7			
11150 - 54	3	-	9	3	1	4	2	16	5			
12155 - 59	3	1	3	2	1	6	2	13	5			
13160 - 64	2	-	1	1	1	5	1	8	2			
14165 - 69	2	-	-	-	-	3	-	5	-			
15170 - 74	1	1	2	1	1	-	-	3	2			
14175 - 79	1	-	-	-	-	-	-	1	-			
	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
J U M L A H	1	9	14	112	20	132	32	344	65			

KETERANGAN :

L = LAKI-LAKI

DAFTAR KECELAHAN DAN LINTAS MAMPUAT TYPIK KENDARAAN
 PADA KEPOLISIAN RESORT CIAMIS.
 DARI BULAN APRIL 1964 s.d.
 FEBRU 1964.

KESATUAN	JUMLAH KENDARAAN	TYPIS KENDARAAN					KETERANGAN
		11	12	13	14	15	
BOJONG	6	-	1	5	-	-	
RAJADESA	2	-	-	-	2	-	
CIGUGUR	1	-	-	1	-	-	
CISAGA	10	3	3	3	1	-	
CIJULANG	2	1	-	1	-	-	
CIAMIS	28	8	6	23	-	-	
WARDAH	3	1	-	1	-	1	
CIMENAK	1	-	-	1	2	-	
MANJAR	14	2	1	9	-	1	
PANARIGAN	1	3	1	4	-	-	
CIAWONG	18	6	4	5	-	2	
CUNDAUR	1	-	-	1	-	-	
KALIPUCANG	7	4	1	1	-	1	
BAJARSARI	2	1	-	1	1	-	
PANGANDARAN	7	2	2	1	-	-	
PADAHERANG	8	2	1	5	-	1	
LAMCKAPLAWAR	1	-	-	1	-	-	
PANUMBANGAN	3	-	1	1	-	-	
CIMESAK	1	-	-	1	-	1	
CIPAKU	5	1	1	1	1	1	
CIMARAGAS	1	-	-	-	-	1	
JUMLAH	134	34	22	56	10	9	



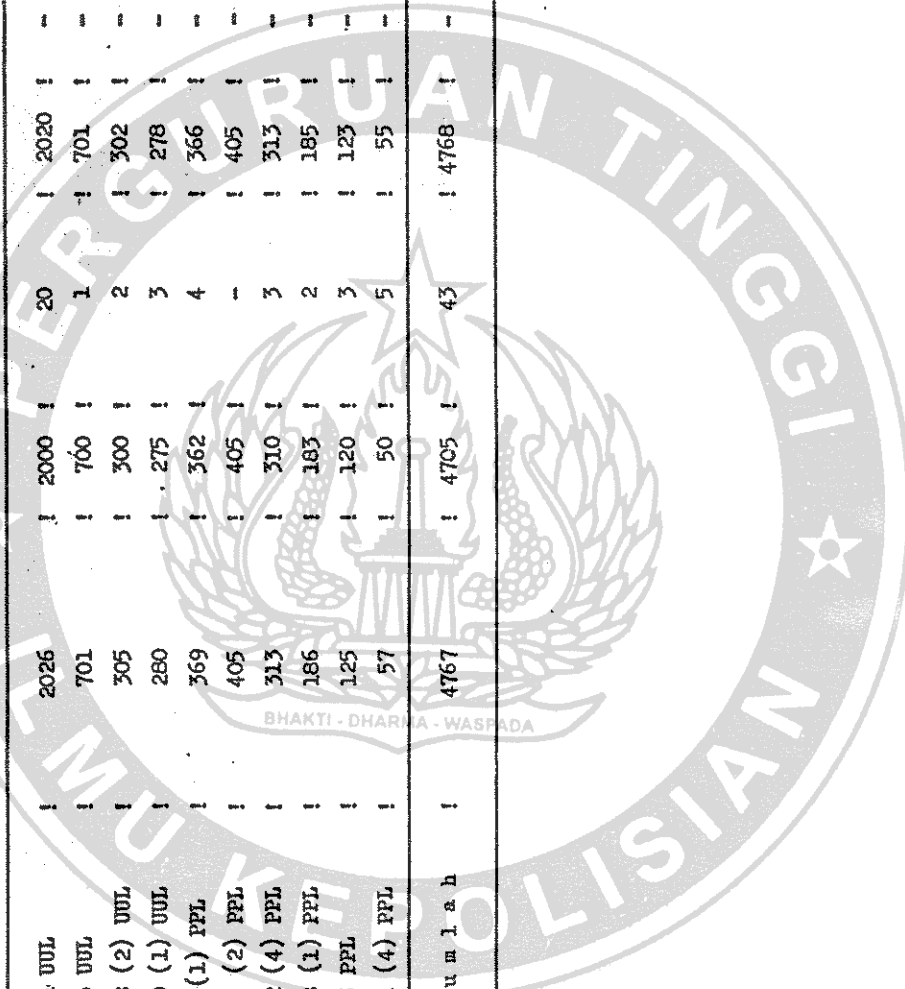
KEMERANGAN : TO : SAHARU DE PAH IEM : P. DIKKA. MENYUSUT
 TO : M. DIKKA. MENYUSUT : P. DIKKA. MENYUSUT
 TO : M. DIKKA. MENYUSUT

DAFTAR : JENIS KEND. BERMOTOR YANG TERLIBAT
KECELAKAAN LALULINTAS.
KEPOLISIAN RESORT CIRIIS.

DARI BULAN APRIL 1983 s/d.
Bulan 1984.

BULAN	JUMLAH	KEND. YG TERLIBAT KECEL.				KETERANGAN
		KEND. MOBIL	KEND. PESONABANG	KEND. MOTOR	KEND. MOTOR	
APRIL	5	2	-	1	2	
MEI	9	2	1	2	4	
JUNI	7	1	1	2	3	
JULI	27	6	5	4	12	
AUGUSTUS	11	2	1	2	3	
SEPTEMBER	11	3	1	3	4	
OKTOBER	10	4	2	3	1	
NOPEMBER	13	2	3	4	4	
DISEMBER	9	3	-	2	4	
JANUARI	16	7	2	1	6	
PEBRUARI	8	3	-	-	2	
MARET	0	1	1	4	2	
JUMLAH	134	36	20	29	53	

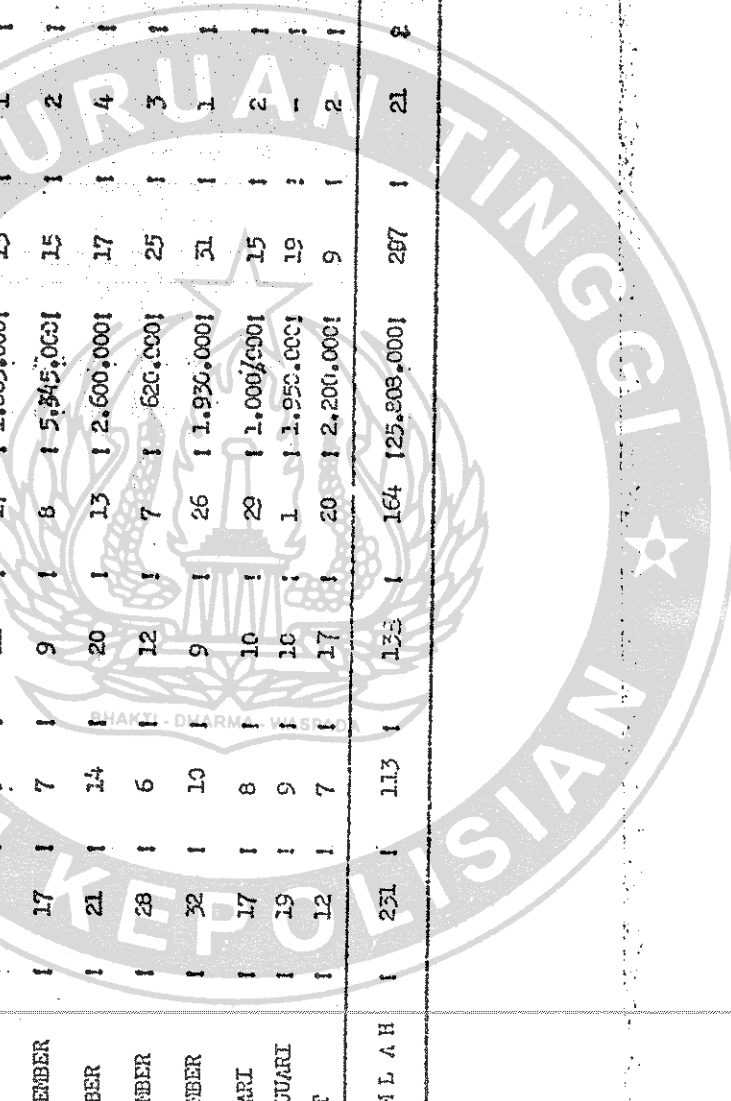
No.	Pasal-Fasal yang dilanggar	Jumlah Pelanggaran yang diajukan ke Pengadilan	Hadir	Tidak hadir	Yang di Vonis oleh Pengadilan			Keterangan	
					Hadir	Tidak hadir	Jumlah		Jumlah
1.	5a UUL	2026	2000	20		2020		6	Yang tidak hadir
2.	5b UUL	701	700	1		701			dan tidak melac-
3.	18 (2) UUL	305	300	2		302		3	sanakan Sidang
4.	10 (1) UUL	280	275	3		278		2	diadakan penang-
5.	2 (1) PPL	369	362	4		366		3	glan terhadap
6.	8 (2) PPL	405	405			405			pelanggar.
7.	32 (4) PPL	313	310	3		313			
8.	48 (1) PPL	186	183	2		185		1	
9.	65 PPL	125	120	3		123		2	
10.	11 (4) PPL	57	50	5		55		2	
Jumlah		4767	4705	43		4768		19	



KEPOLISIAN MILYARAH PIRIANGAN
RESORT CIAMIS.

DAFTAR : KECELAKAAN LALU LINTAS DAN PENYEBABNYA PADA KEPOLISIAN
RESORT CIAMIS LAURAN TAHUN ANGGARAN DARI BULAN APRIL 1984
SAMPAI DENGAN BULAN MARET 1985.

NO	BULAN	JUMLAH		KORBAN		KERUGIAN		PENYEBAB		KETERANGAN
		(KECELAKAAN	MATI	LK BERTU	LKRINGAN)	BENDA	MAHSIA	KENDARAAN	JALAN	
1	APRIL	13	9	14	2	700.000	12	1	-	-
2	MEI	15	7	6	9	2.450.000	12	2	-	1
3	JUNI	21	9	5	13	2.450.000	19	1	1	-
4	JULI	22	17	10	19	2.700.000	20	2	-	-
5	AGUSTUS	14	9	11	17	1.863.000	13	1	-	-
6	SEPTEMBER	17	7	9	8	5.345.000	15	2	-	-
7	OKTOBER	21	14	20	13	2.600.000	17	4	-	-
8	NOPEMBER	28	6	12	7	620.000	25	3	-	-
9	DESEMBER	32	10	9	26	1.930.000	31	1	-	-
10	JANUARI	17	8	10	29	1.000.000	15	2	-	-
11	FEBRUARI	19	9	10	1	1.950.000	19	-	-	-
12	MARET	12	7	17	20	2.200.000	9	2	1	-
J U M L A H		251	113	133	164	125.803.000	297	21	2	1



DAFTAR : KECELAKAAN LALU LINTAS YG DIPERINCI ATAS PENGEMUDI, PENUMPANG
PEJALAN KAKI, PADA KEPOLISIAN RESORT CIAMIS DARI BULAN APRIL
1984 SAMPAI DENGAN BULAN MARET 1985.

NO	KESATUAN	JULAH KEJADIAN			MATI			LK BERAT			LK RINGAN			KEBEBELAN BENDA		
		J	P	PK	J	PN	PK	J	P	PK	J	P	PK			
1	CIAMIS	17	3	1	6	1	8	1	13	1	5	1	3	16	1	12,750,000,
2	CIBEUNGJUNG	5	2	1	1	1	2	1	5	1	3	1	5	4	1	2,000,000,
3	CIKONENG	4	1	1	2	1	2	1	3	1	3	1	4	9	1	4,000,000,
4	CIMARAGAS	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	750,000,
5	PADJERANG	4	1	1	1	1	2	1	4	1	1	1	3	4	1	750,000,
6	RANCIH	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	10	1	450,000,
7	PANCIANDARAN	10	6	1	2	1	4	1	1	1	2	1	2	2	1	300,000,
8	CIPAKU	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	50,000,
9	PANARUAN	14	7	1	2	1	3	1	5	1	2	1	3	2	1	1,450,000,
10	PARIGI	4	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	75,000,
11	BANJAR	22	15	1	4	1	6	1	3	1	3	1	9	7	1	2,000,000,
12	LANGKAPELANCAR	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	825,000,
13	PARUMBANGAN	5	4	1	2	1	2	1	2	1	1	1	3	1	1	75,000,
14	CISAGA	20	16	1	7	1	4	1	6	1	1	1	8	5	1	950,000,
15	KALIPUCANG	7	8	1	4	1	3	1	2	1	3	1	4	1	1	2,000,000,
16	BANJARSARI	11	10	1	6	1	1	1	2	1	1	1	7	2	1	75,000,
17	KAWALI	3	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1	3	1	1	75,000,
18	CITAUH	5	3	1	1	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1	75,000,
19	CIJULANG	2	2	1	2	1	1	1	3	1	1	1	1	1	1	75,000,
20	PANJALU	3	1	1	1	1	1	1	5	1	1	1	2	1	1	75,000,
21	CIGUGUR	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	75,000,
JUMLAH :		231	112	25	144	64	153	50	51	21	164	66	71	25	25,800,000,	

KEPERANGAN :

J = JUMLAH
P = PENGEMUDI
PN = PENUMPANG
PK = PEJALAN KAKI

DAFTAR : JUMLAH PELANGGARAN LALU-LINTAS YANG DIAJUKAN DAN DI VONIS OLEH
 PENGADILAN SERTA JUMLAH DENDA DALAM TAHUN ANGGARAN 1983/1984
 (1 APRIL 1983 s/d 31 MARET 1984) .

No.	Pasal-Pasal yang dilanggar yang diajukan ke Pengadilan	Yang di Vonis oleh Pengadilan						Keterangan
		Hadir	Tidak hadir	Jumlah	Jumlah	Yang tidak hadir		
1.	5a UUL	1495	1400	65	1495	-	30	Yang tidak hadir
2.	5b UUL	104	104	-	104	-	-	dan tidak melak-
3.	18 (2) UUL	303	300	3	303	-	-	dan tidak melaksa-
4.	10 (1) UUL	81	75	2	81	-	4	telah diadakan
5.	2 (1) UUL	233	190	42	233	-	21	penangggilan.
6.	8 (2) PPL	78	70	8	78	-	6	(Verstek)
7.	32 (4) PPL	127	95	26	127	-	-	
8.	48 (1) PPL	152	152	-	152	-	-	
9.	65 PPL	53	40	10	53	-	3	
10.	11 (4) PPL	41	41	-	41	-	-	
Jumlah		2667	1467	156	2667	-	64	

BHAKTI - DHARMA - WASPADA



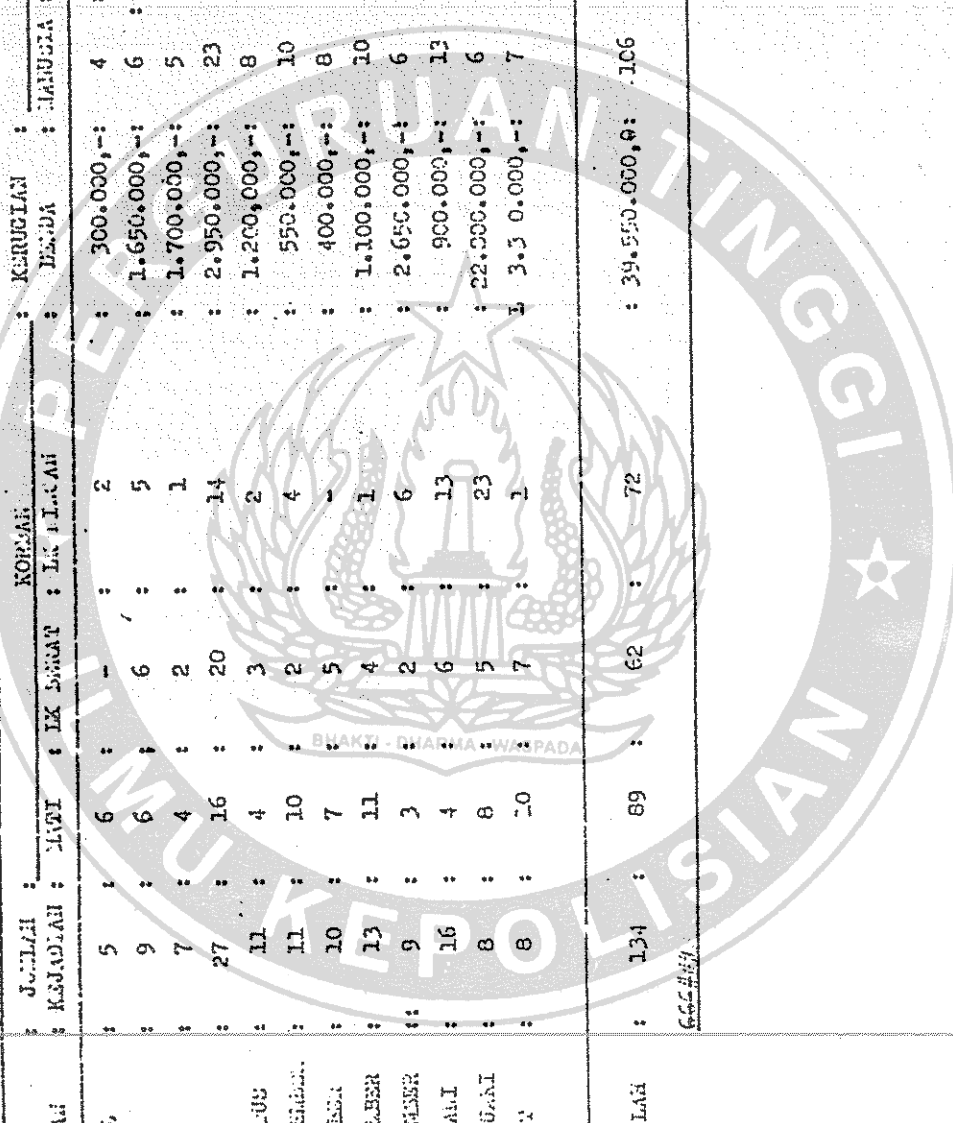
KEMENTERIAN KEHAKIMAN
 REPUBLIK INDONESIA
 G. 1005.

DAFTAR KECERDASAN KEHAKIMAN DAN PANGKABENYA
 KEPOLISIAN RESOR CIAMIS

DARI BULAN APRIL 1983 S/D BARET 1984.

NO	BULAN	JUMLAH		KORAN		KERUGIAN		PEYAMB			KEPERA :GAL
		KEMADLAN	MAYI	IK SMAT	LA LAGAN	DESDA	MARUSA	KEMD.	JALAN	ALAN	
1	APRIL	5	6	-	2	300.000,-	4	-	1	-	-
2	MAY	9	6	6	5	1.650.000,-	6	2	-	1	1
3	JUNI	7	4	2	1	1.700.000,-	5	-	1	1	1
4	JULI	27	16	20	14	2.950.000,-	23	1	2	1	1
5	AUGUS	11	4	3	2	1.200.000,-	8	2	1	-	-
6	SEPTEMBER	11	10	2	4	550.000,-	10	1	-	-	-
7	OKTOBER	10	7	5	-	400.000,-	8	-	2	-	-
8	NOPEMBER	13	11	4	1	1.100.000,-	10	2	-	1	1
9	DESEMBER	9	3	2	6	2.650.000,-	6	1	1	1	1
10	JANUARI	16	4	6	13	900.000,-	13	2	1	-	-
11	FEBRUARI	8	8	5	23	22.336.000,-	6	-	2	2	-
12	MAREK	8	10	7	1	3.300.000,-	7	1	-	-	-
JUMLAH		134	89	62	72	39.550.000,0	106	12	11	5	

664/84



DALAM KECENDERUNGAN YANG TIDAK TERDUGA
PENGUNTAH, TELUK KAKI, PADA KEPOLISIAN NEGARA S. M.
DI I BANGUNAN KEMENTERIAN PERKOTAMADINEAN

: BULAN	: JUMLAH : KECILAN	: KODAS										: KURANG : DADA	: KUR : A : GATI	
		: J	: P	: PH	: PK	: P	: P	: P	: P	: P	: P			
1 : APRIL	: 5	: 6	: 2	: 1	: 3	: -	: -	: -	: -	: 2	: -	: 2	: -	: 300.000,-
2 : MEI	: 9	: 6	: 1	: 4	: 1	: 6	: 1	: 4	: 1	: 5	: -	: 3	: 2	: 1.650.000,-
3 : JUNI	: 7	: 4	: 1	: 3	: -	: 2	: -	: 2	: -	: 1	: -	: 1	: -	: 1.700.000,-
4 : JULI	: 27	: 16	: 2	: 10	: 4	: 20	: -	: 15	: 5	: 1	: 2	: 10	: 2	: 2.900.000,-
5 : AGUSTUS	: 11	: 4	: 1	: 2	: 1	: 3	: 1	: 2	: -	: 2	: -	: 2	: -	: 1.200.000,-
6 : SEPTEMBER	: 11	: 10	: 2	: 6	: 2	: 2	: -	: 1	: 1	: 4	: 1	: 3	: -	: 550.000,-
7 : OKTOBER	: 10	: 7	: 1	: 4	: 2	: 5	: 1	: 4	: -	: -	: -	: -	: -	: 400.000,-
8 : NOVEMBER	: 13	: 11	: 2	: 8	: 1	: 4	: -	: 3	: 1	: 1	: 1	: 1	: -	: 1.100.000,-
9 : DESEMBER	: 9	: 3	: 1	: 2	: -	: 2	: 1	: 2	: 1	: 6	: 2	: 1	: 21	: 2.650.000,-
10 : JANUARI	: 16	: 4	: -	: 3	: 1	: 6	: 1	: 4	: 1	: 13	: 2	: 9	: 2	: 900.000,-
11 : FEBRUARI	: 8	: 8	: 1	: 5	: 2	: 5	: 1	: 4	: -	: 23	: 1	: 20	: 2	: 22.000.000,-
12 : MARET	: 8	: 10	: 2	: 6	: 2	: 7	: -	: 6	: 1	: 1	: -	: 1	: -	: 3.310.000,-
JU. LAH	: 134	: 89	: 16	: 54	: 19	: 62	: 6	: 45	: 11	: 72	: 8	: 55	: 9	: 39.550.000,-

Keterangan : J = Jumlah
P = Pengemudi
PH = Penumpang
PK = Pejabat Kaki.

