

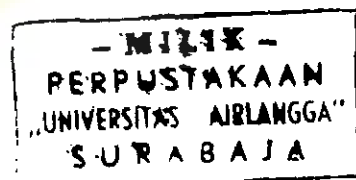
**" PENINJAUAN PASAL 359 KITAB UNDANG-UNDANG HUKUM
PIDANA DALAM HUBUNGANNYA DENGAN KECELAKAAN
LALU LINTAS JALAN / TRAFFIC ACCIDENT "**

S K R I P S I :

**DIAJUKAN UNTUK MEMPERLENGKAPI TUGAS-TUGAS
DAN MEMENUHI SYARAT MENCAPAI GELAR SARJANA**

Oleh :

**S U R Y A D I
Stb. No. 2694**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS - AIRLANGGA
S U R A B A Y A**

RANGKA SKRIPSI

N A M A : S U R Y A D I
STB. No. : 2 6 9 4
ALAMAT : JLN.GENTENGKALI 65
SURABAYA.

J U D U L : PENINJAUAN PASAL 359 KITAB UNDANG-UNDANG
HUKUM PIDANA DALAM HUBUNGANNYA DENGAN
KECELAKAAN LALU-LINTAS JALAN/TRAFFIC AC-
CIDENT.

BAB I : PENDAHULUAN.

BAB II : PENGERTIAN HUKUM :

- a. Pasal 359 KUHP.
- b. Undang-undang Lalu Lintas Jalan (Undang-undang No.3/65).

BAB III : GEJALA MASYARAKAT :

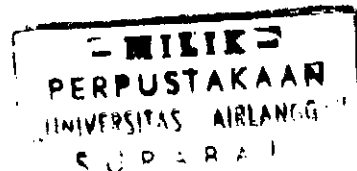
- a. Peristiwa2 kecelakaan lalu lintas jalan.
- b. Perkembangan tehnik alat angkutan dan jalan raya.
- c. Perkembangan, pertumbuhan generasi muda.
- d. Kesadaran hukum masyarakat atas bahayanya lalu-lintas jalan.

BAB IV : PELAKSANAAN HUKUM :

- a. Tenaga dan alat pengamanan lalu lintas jalan.
- b. Putusan-putusan Pengadilan Negeri.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN.

BAB VI : P E N U T U P.



Surabaya, 11 Desember 1972.-

Disetujui oleh :

tertanda

Lulus Sarjana - I.

Tanggal 24 Oktober 1972.

(R.HARSADI DARSOKUSUMO S.H.).-

P E N G A N T A R

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, bahwa kami telah dapat menyelesaikan skripsi dengan penuh kesadaran sebagai manusia tiada terhindar dari segala kekurangan, kesalahan dan ketidak sempurnaan.

Namun kami memberanikan diri mengajukan skripsi ini mengingat sebagai salah satu syarat yang wajib kami penuhi dalam tingkat Sarjana Dua untuk mencapai gelar Sarjana pada Fakultas - Hukum Universitas Airlangga khususnya jurusan Hukum Pidana.

Kami menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tiada akan terwujud tanpa bimbingan, bantuan dan kesempatan yang ada, oleh karenanya pada kesempatan ini pula kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya dihadapan Bapak HARSADI DARSO-KUSUMO SH. - dosen pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga yang dengan penuh perhatian dan ketulusan hati telah memberikan bimbingan dalam pembuatan serta penyusunan skripsi ini. Juga dihadapan Bapak PURWANTO SASTROATMOJO SH. - Kepala Kr-jaksanaan Tinggi Jawa Timur, kami mengucapkan terima kasih atas izin kesempatan dan bantuannya dalam kami mengikuti kuliah, ujian-ujian dan mengumpulkan serta mempelajari bahan-bahan - yang ada untuk pembuatan dan penyusunan skripsi ini. Kepada semua pihak yang tidak kami tulis lengkap dalam pengantar ini, tidak lupa kami ucapkan terima kasih atas segala bantuannya dalam penyusunan skripsi ini.

Sebagai akhir kata pada kesempatan ini kami mengucapkan terima kasih pula pada isteri kami yang dengan tekun dan penuh prihatin disamping memelihara dan membina anak-anaknya - telah mendampingi dan memberikan dorongan pada diri kami demi terwujudnya skripsi ini dan tercapainya gelar Sarjana pada - Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa selalu memberikan rahmat, bimbingan dan lindungannya pada kita sekalian.

Sekian ; Amin.

Surabaya,

D A F T A R - I S I

BAB I	: PENDAHULUAN	HALAMAN 1 - 2
BAB II	: PENGERTIAN HUKUM	HALAMAN 3 - 19
	A. Pasal 359 KUHP.	
	B. Undang-undang Lalu Lintas Jalan/Undang-undang No.3/ 1965.	
BAB III	: GEJALA MASYARAKAT	HALAMAN 20 - 32
	A. Peristiwa-peristiwa kece- lakaan Lalu Lintas Jalan.	
	B. Perkembangan tehnik Alat Angkutan dan Jalan Raya.	
	C. Perkembangan, Pertumbuhan generasi muda.	
	D. Kesadaran hukum masyarakat atas bahayanya Lalu Lintas Jalan.	
BAB IV	: PELAKSANAAN HUKUM	HALAMAN 33 - 59
	A. Tenaga dan alat pengamanan Lalu Lintas Jalan.	
	B. Putusan-putusan Pengadilan Negeri.	
BAB V	: KESIMPULAN DAN SARAN SARAN	HALAMAN 60 - 62
BAB VI	: P E N U T U P	HALAMAN 63

B A B - IP E N D A H U L U A N

Judul yang kami pilih dalam skripsi ini ialah : "Peninjauan pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Pidana dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas jalan/Traffic Accident". Judul tersebut telah pula mendapat persetujuan dan restu dari Bapak HARSADI DARSOKUSUMO SH. - dosen Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Kami memilih judul tersebut didorong oleh karena pada dewasa ini menunjukkan adanya peristiwa-peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan yang makin meningkat jumlahnya, dimana keadaan tersebut membawa pengaruh yang dapat mengganggu ketenteraman dan ketertiban pada masyarakat umumnya. Khususnya ancaman terhadap jiwa dan raga serta harta benda bagi para pemakai jalan.

Dengan adanya peristiwa-peristiwa tersebut, dan pula menurut hemat kami pada akhir-akhir ini dari berbagai fihak di Jawa Timur telah pula berusaha membahas masalah tersebut baik dengan melalui seminar maupun membentuk Badan Pelaksana Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas, maka pada kesempatan pembuatan dan penyusunan skripsi ini kami memilih judul tersebut dengan penuh kesadaran dan harapan untuk dapat turut memberikan sumbangan pikiran dalam rangka usaha menanggulangi masalah kecelakaan lalu lintas di jalan, setidaknya dapat sebagai bahan pelengkap pada perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Airlangga untuk pembahasan ilmiah.

Dalam penyusunan skripsi, mengingat masalah kecelakaan lalu lintas/traffic accident adalah tidak dapat ditinjau semata-mata dari peristiwa itu sendiri secara ansich dalam mencari jalan pemecahannya maka kami berusaha meninjau masalah kecelakaan lalu lintas di jalan ini dengan berorientasi pada segi-segi hukum yang berlaku, individu khususnya pada generasi muda, fisik sebagai sarana yang pegang peranan dalam lalu lintas di jalan serta masyarakat sebagai wadah kesatuan hukum bagi para warganya.

Oleh karena yang kami bahas dalam skripsi ini ialah Peninjauan pasal 359 KUHP dalam hubungannya dengan kecelakaan Lalu Lintas Jalan, maka isi skripsi ini kami susun bab demi bab dengan urutan-urutan sebagai berikut : pengertian hukum, gejala masyarakat meliputi empat aspek yang perlu ditinjau, pelaksanaan hukum sebagai suatu perwujudan dari pada negara kita sebagai negara hukum dengan aparatur-aparatur pelaksanaannya dan kesimpulan serta saran berlandaskan pada uraian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab-bab lebih dahulu.

Mudah-mudahan penyusunan ini dapat memberikan bahan dan gambaran yang terang mengapa sampai timbul kecelakaan lalu lintas di jalan dengan segala akibat-akibatnya serta bagaimana usaha pencegahan, pengurangan dan penanggulangannya.



B A B - IIPENGERTIAN HUKUMA. PASAL 359 KUHP.

Dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana kita antara lain diatur tentang Perbuatan yang menyebabkan matinya orang lain karena kealpaan.

Menurut Kitab Undang-undang Hukum Pidana terjemahan Bapak Prof. MOELJATNO SH. - Guru Besar Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada dan Universitas Airlangga cetakan ke V tahun 1968 hal tersebut diatas tercantum dalam Bab XXI Buku II dengan Bab Pokok tentang Menyebabkan Mati atau luka-luka karena kealpaan yang dirumuskan dalam pasal 359.

Sebagai landasan pengertian tentang pasal 359 Kitab Undang-undang Hukum Pidana, kiranya perlu memaklumi segi hukum dari perbuatan yang mengakibatkan matinya orang dalam artian yang lebih luas.

Dalam kuliah umum Bapak Prof. MOELJATNO SH. (almarhum) yang diucapkan di Universitas Islam Indonesia Jogjakarta di Purwokerto pada tanggal 12 September 1963 (Potikan 1) diterangkan bahwa jika ada orang meninggal dunia dan matinya ternyata ada hubungan dengan perbuatan orang lain maka peristiwa ini ditinjau secara teoritis dari segi hukum pidana adalah dapat merupakan teka-teki.

Yang dimaksudkan dalam hal ini adalah mengingat banyaknya pasal-pasal dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana yang mengatur tentang peristiwa matinya orang bertalian dengan perbuatan orang lain, yang mana masing-masing baik macam atau kwalifikasinya maupun mengenai ancaman pidananya adalah berbeda-beda.

Petikan 1. : Diktat kuliah umum di Universitas Islam Indonesia - Purwokerto 12-9-1963 oleh Bapak Prof. MOELJATNO SH., tentang segi hukum dari perbuatan yang mengakibatkan matinya orang (halaman 17).-

Dapat kami kutipkan disini garis besar pasal-pasal yang bertalian peristiwa matinya orang dengan adanya hubungan perbuatan orang lain (Petikan 2) yaitu :

Pasal 338 KUHP - Pembunuhan.

Pasal 339 KUHP - Pembunuhan yang diikuti, disertai atau didahului oleh suatu perbuatan pidana.

Pasal 340 KUHP - Pembunuhan direncanakan.

Pasal 187 ayat

3 KUHP - Menimbulkan kebakaran, ledakan atau bunyian sehingga mendatangkan bahaya umum bagi nyawa orang dan mengakibatkan matinya orang.

Pasal 351 ayat

3 KUHP - Penganiayaan yang mengakibatkan mati.

Pasal 291 ayat

2 KUHP - Pelanggaran kesusilaan yang tertentu dan berakibat matinya si korban.

Pasal 333 ayat

3 KUHP - Perampasan kemerdekaan orang yang melawan hukum yang mengakibatkan maut.

Pasal 213 jo.

211 jo. 212

KUHP - Perlawanan terhadap seorang pejabat yang mengakibatkan matinya pejabat tadi.

Pasal 306 KUHP - Menempatkan anak-anak yang masih perlu ditolong dalam keadaan sengsara atau terlantar.

Pasal 359 KUHP - Karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain.

Setelah diikuti dengan seksama semua hal diatas maka dapat ditarik intinya bahwa antara perbuatan dan matinya orang harus ada hubungan kausal, artinya karena ada perbuatan yang demikian maka timbullah maut.

Petikan 2. : Idem petikan 1 - (halaman 17 - 20).-

Hal tersebut dapat kiranya dipahami bahwa ternyata disamping adanya perbedaan-perbedaan yang mengenai maksud atau tujuan - orang yang melakukan perbuatan, yaitu suatu perbedaan yang terletak dalam hati sanubari orang yang melakukannya, terdapat pula persamaan-persamaannya yaitu dalam alam lahir dan nampak dari luar dimana semua perbuatan diatas menyebabkan atau mengakibatkan matinya orang.

Sekarang problema yang timbul dari masalah diatas antara lain ialah ukuran atau kriterium apakah yang harus dipakai untuk menentukan bahwa antara perbuatan tersebut dan kematian ada hubungan kausal ?

Yang dimaksudkan dalam pengertian ini adalah bahwa karena adanya perbuatan itu maka menurut akal dan logika mestilah timbul akibat maut, sebab tanpa adanya hubungan yang demikian itu maka perbuatan tak dapat dimasukkan dalam salah satu aturan tersebut diatas.

Dalam menanggapi problema tentang ukuran atau kriterium apa yang menentukan adanya hubungan kausal ada beberapa teori hukum pidana (Petikan 3) yaitu :

Teori Conditio Sine Quanon.

Teori ini diajukan oleh Von Buri yang menyatakan bahwa sebab adalah tiap-tiap syarat yang tidak dapat dihilangkan guna timbulnya akibat. Teori ini adalah juga dinamakan teori Equivalensi, karena menurut pandangan teori ini tiap-tiap syarat adalah sama nilainya.

Dalam pengertian ini tidak ada perbedaan antara syarat dan sebab. Sebagai pengikut ajaran ini adalah Van Hamel, dengan membatasi teori tersebut mengemukakan bahwa penggunaan teori tersebut dalam hukum pidana adalah baik asal dilengkapi dengan teori tentang kesalahan.

Teori yang meng-generalisir.

Teori ini diajukan oleh J. van Kries - seorang Sarjana Jerman. Menurut teori ini sebab dari suatu kejadian adalah syarat yang pada umumnya menurut kejadian yang normal dapat - atau mampu menimbulkan akibat.

Petikan 3. : Diktat kuliah Azas-azas Hukum Pidana tahun 1963/1964 oleh RUSLAN SALEH SH. (halaman 14 - 22).-

Apa yang dimaksud dengan jélannya kejadian yang normal itu dan normal bagi siapa ?

Vos mengatakan bahwa menurut Van Kries yang dimaksud dengan normal ialah sepanjang terdakwa pribadi mengetahui atau seharusnya mengetahui keadaan disekitar akibat.

Prof. Simons yang pandangannya digolongkan dalam teori ini berpendapat bahwa sebab adalah tendens atau gelagat yang mengandung kekuatan untuk menimbulkan akibat didalam keadaan - itu.

Gelagat itu dapat ternyata dari dapat dikira-kirakannya akibat.

Teori yang meng-individualisir.

Teori ini diajukan oleh Birkmeyer yang mana teori ini di namakan juga teori der Meist Wirk same Bedingung.

Menurut teori ini bahwa sebagai dasar adalah teori Conditio - Sine Quanon dengan pengertian bahwa rangkaian syarat-syarat - yang tidak dapat dihilangkan untuk timbulnya akibat dicarinya syarat mana yang dalam keadaan tertentu itu yang paling banyak membantu untuk terjadinya akibat.

Schepper (guru besar hukum pidana R.H. Batavia dahulu) sebagai orang yang termasuk dalam golongan teori ini menyatakan :

- a. Hubungan kausal ada dilapangan lahir, hal mana harus dipisahkan dari pertanggungan jawab yang ada dalam lapangan - batin.
- b. Teori Conditio Sine Quanon karena itu tidak mungkin benar sebab mengharapkan dari ajaran tentang kesalahan untuk mengadakan koreksi terhadap apa yang kelebihan menurut teori Conditio Sine Quanon.
- c. Sebab adalah kelakuan yang mengadakan perubahan dalam suasana keseimbangan yang menjadi pangkal tinjauan atas kompleks kejadian yang harus diselidiki dan memberi arah dalam proses alam, karena perubahan tersebut menuju kepada akibat yang dilarang.



Teori Relevansi (Petikan 4).

Pengikut teori ini adalah Prof. Langemeyer dan Mezger. Teori ini meninjau hubungan kausal dimulai dengan menafsirkan rumusan delik yang bersangkutan. Dari rumusan delik yang hanya menyebut akibat yang dilarang dicoba menentukan tentang kelakuan-kelakuan apakah yang dimaksud pada waktu membuat larangan tersebut.

Teori ini tidak memulai peninjauannya dengan mengadakan generalisir dan yang mengindividualisir.

Bapak Prof. MOELJATNO SH. (almarhum) menanggapi teori sebagaimana terurai diatas adalah sebagai berikut :

- a. Tidak dapat menyetujui teori *Conditio Sine Quanon* baik menurut pendapat Van Buri dan Van Hamel dengan alasan :
 - Bahwa menyamaratakan nilai dari tiap-tiap sebab dan syarat adalah bertentangan dengan pandangan orang dalam pergaulan masyarakat yang justru membedakan antara syarat dan sebab ;
 - Bahwa teori *Conditio Sine Quanon* tidak dapat diadakan pembatasan dengan menggunakan ajaran kesalahan, sebab menurut sistim yang dianjurkan Bapak Prof. MOELJATNO SH. (almarhum) diadakan pemisahan antara perbuatan pidana dan pertanggung jawaban dalam hukum pidana dalam bentuk kesalahan ;
 - Secara metodis hubungan kausal tak mungkin dikoreksi oleh ajaran tentang kesalahan sebab yang pertama adalah dalam lapangan lahir, sedang yang kedua adalah dalam lapangan batin.
- b. Menyetujui pandangan Schepper bahwa hubungan kausal itu letaknya dalam lapangan lahir, hubungan mana dapat dialami dengan panca indera. Dan menyetujui rumusannya yaitu bahwa sebab adalah syarat yang mengadakan faktor perubahan kejurusan akibat. Dalam hukum pidana yang dimaksudkan yaitu kelakuan seseorang adalah sebab dari suatu akibat yang terlarang.

Petikan 4. : Diktat Kuliah Azas-azas Hukum Pidana tahun 1963 /1964 oleh RUSLAN SALEH SH. (halaman 29).-

c. Oleh karena pemilihan antara syarat-syarat yang relevant itu didasarkan atas rumusan dolik maka teori relevansi ini mendekati teori-teori yang menggeneralisir. Dan teori relevansi adalah tidak lagi teori mengenai hubungan kausal, melainkan tentang penafsiran Undang-undang.

Bapak Prof. LOELJATNO SH. (almahum) mengemukakan beberapa aspek tentang masalah hubungan kausal (Petikan 5) yaitu :

- a. Dalam menentukan ada atau tidaknya hubungan kausal harus ikut dipertimbangkan semua hal ikhwal dan keadaan, bukan saja disekitar perbuatan dan alat yang dipakai pada saat sebelum terjadi akibat (ante faktum) tetapi juga segala hal ikhwal dan keadaan disekitar korban yang bersangkutan yang diketahui setelah terjadi akibat.
- b. Dalam mempertimbangkan hal ikhwal dan keadaan setelah terjadi akibat yang menentukan adalah akal dan logika yang di capai oleh ilmu pengetahuan yang obyektif (para ahli) dan bukan akal logika manusia umumnya serta para hakim.
- c. Musabab adalah factor atau syarat yang mengadakan perubahan dalam proses keadaan alam yang menuju kearah akibat.
- d. Faktor perubahan yang menjadi musabab tidak selalu berupa satu perbuatan atau kejadian, tapi dapat juga terdiri atas dua perbuatan / kejadian atau lebih.

Setelah kita menelaah tentang pengertian hubungan kausal yang mana menurut sistim yang dianjurkan oleh Bapak Prof. LOELJATNO SH. (almahum) merupakan suatu yang ada dalam lapangan lahir yaitu masalah yang menurut teori hukum pidana sebagai perbuatan pidana, maka selanjutnya kami kemukakan pengertian pertanggung jawaban dalam hukum pidana, sehingga akan memperoleh gambaran yang terang apakah dengan adanya perbuatan yang melawan hukum yaitu perbuatan yang menimbulkan akibat dilarang dan diancam pidana itu dilakukan oleh orang yang dapat dipertanggung jawabkan menurut hukum pidana.

Petikan 5. : Diktat Kuliah Umum di Universitas Islam Indonesia Purwokerto 12-9-1963 oleh Bapak Prof. LOELJATNO SH. tentang Segi Hukum dari perbuatan yang mengakibatkan matinya orang halaman 21 - 22.

Pengertian pertanggung jawaban dalam hukum pidana menurut Bapak Prof. MOELJATNO SH. (almarhum) adalah ada dalam lapangan batin yaitu mengenai arti dari pada kesalahan (Petikan 6).

Apa yang dimaksud dalam pengertian kesalahan ?

Kesalahan adalah adanya keadaan psychis yang tertentu pada orang yang melakukan perbuatan pidana dan adanya hubungan antara keadaan tersebut dengan perbuatan yang dilakukan yang sedemikian rupa, hingga orang itu dapat dicela karena melakukan perbuatan tadi (Petikan 7).

Bentuk daripada kesalahan adalah kesengajaan dan kealpaan.

Pengertian dan makna kesengajaan maupun kealpaan tidak ada ditentukan lebih lanjut oleh Undang-undang.

Dalam mempelajari apa makna kesengajaan dapat kami kemukakan beberapa teori yang ada (Petikan 8) sebagai berikut:

Teori kehendak.

Sebagai penganut teori ini adalah Von Hippel. Yang dimaksud oleh teori kehendak bahwa yang dapat diliputi kesengajaan itu hanyalah apa yang dikehendaki oleh pembuatnya. Bahwa tiap-tiap bentuk dari pada kesengajaan dapat dirangkan dari proses kehendak yaitu jurusan yang disadari dari pada kehendak terhadap suatu kejahatan tertentu. Sebagai pendukung teori ini antara lain Simons.

Teori pengetahuan.

Sebagai penganutnya adalah Frank. Yang dipentingkan dalam teori pengetahuan adalah apakah yang dibayangkan, diketahui oleh pembuatnya ketika melakukan perbuatan.

Petikan 6. : Diktat Pidato pada upacara Peringatan Dies Natalis ke VI Universitas Gajah Mada di Sitihihgil Yogyakarta 12-12-1955 perihal Perbuatan Pidana dan Pertanggung Jawaban dalam Hukum Pidana oleh Prof. MOELJATNO SH. (halaman 22).

Petikan 7. : Diktat Kuliah Azas-azas Hukum Pidana bagian ke-3 tahun 1967-1968 oleh Prof. MOELJATNO SH. (halaman 4).

Petikan 8. : Diktat Kuliah Azas-azas Hukum Pidana jilid 3 - tahun 1960/1961 oleh RUSLAN SALEH SH. (halaman 26 dan seterusnya).

Sebagai pendukung teori ini antara lain Van Hamel.

Bapak RUSLAN SALEH SH. menyatakan bahwa teori pengetahuan lebih memuaskan karena dalam kehendak dengan sendirinya diliputi pengetahuan sebab untuk menghendaki sesuatu orang lebih dahulu harus mempunyai pengetahuan atau gambaran tentang sesuatu itu.

Tapi sebaliknya apa yang diketahui seseorang belum tentu juga dikehendaki olehnya.

Lagi pula kehendak adalah merupakan arah maksud atau tujuan, hal mana berhubung dengan motif atau apa yang mendorong untuk berbuat dan tujuannya.

Menurut teori maupun praktek telah ada kata sepakat bahwa yang dinamakan berbuat dengan sengaja adalah berbuat dengan dikehendaki dan diketahui.

Dalam pembuktian adalah lebih singkat karena hanya berhubungan dengan pernyataan apakah terdakwa mengetahui, menginsafi atau mengerti perbuatan yang dilakukannya maupun akibat dan keadaan yang menyertainya.

Di Swiss pengertian kesengajaan adalah dengan tegas dinyatakan dalam KUHP (pasal 18) yang berbunyi :

Barang siapa melakukan sesuatu perbuatan dengan mengetahui - dan menghendaknya, maka ia melakukan perbuatan itu dengan sengaja.

Sekarang kami kemukakan uraian pengertian kealpaan yang sekaligus adalah berhubungan dengan unsur daripada pasal 359 KUHP.

Pasal 359 KUHP berbunyi :

Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan matinya orang lain, diancam dengan pidana penjara paling lama lima - tahun atau kurungan paling lama satu tahun (Petikan 9).

Bertitik tolak pada anjuran Bapak Prof. MOELJATNO SH. - (almarhum) tentang pengertian perbuatan pidana dan pertanggung jawaban jawab hukum pidana, maka menurut hemat kami inti dari

Petikan 9. : KUHP terjemahan Prof. MOELJATNO SH. tahun 1968
: cetakan ke V (halaman 120).

pasal 359 KUHP ialah :

- a. Adanya perbuatan yang menimbulkan akibat yang dilarang dan diancam pidana yaitu matinya orang lain.
- b. Perbuatan tersebut dilakukan oleh orang karena kealpaannya.

Apa yang dimaksudkan dalam pengertian kealpaan ? Dan apakah diperlukan adanya hubungan batin antara pelaku dan akibat yaitu bahwa matinya orang lain bagi yang melakukan perbuatan dapat di-duga-duga sebelumnya ?

Kealpaan (Petikan 10) adalah suatu sikap batin dari pada orang yang menimbulkan keadaan yang dilarang, yang mana tidak menghendaki atau tidak menyetujui timbulnya yang terlarang dan tidak pula menentang larangan-larangan tersebut.

Yang dimaksudkan bahwa ia kurang mengindahkan larangan dan lalai dalam melakukan perbuatan tersebut.

Sebab bila ia cukup mengindahkan adanya larangan pada waktu melakukan perbuatan yang secara obyektif kausal menimbulkan hal yang dilarang, dia tentu tidak alpa atau kurang hati-hati agar tidak mengakibatkan hal yang dilarang.

Syarat-syarat yang perlu dalam pengertian kealpaan menurut Van Hemel maupun Simons adalah tidak mengadakan penghati-hati dan penduga-duga sebagaimana diharuskan oleh hukum.

Dalam praktek yang terpenting tentang syarat tersebut - adalah tidak mengadakan penghati-hati seperti diharuskan oleh hukum, namun bukan berarti syarat tidak ada penduga tidak ada gunanya.

Persoalan lebih lanjut tentang diperlukan atau tidak adanya hubungan batin antara pelaku dan akibat, banyak penulis yang berpendapat bahwa dalam perbuatan pidana tersebut pada pasal 359 KUHP disamping adanya hubungan kausal adalah diperlukan juga adanya hubungan batin yaitu bahwa matinya orang lain bagi yang melakukan perbuatan harus "Voorzienbaar" harus dapat diduga-dugakan sebelumnya.

Petikan 10.: Diktat Kuliah Azas-azas hukum Pidana jilid 3 tahun 1960/1961 oleh RUSLAN SALEH SH. (halaman 49 - 55).

Bapak Prof. MOELJATNO SH. (almarhum) dalam hal ini berpendapat bahwa perbuatan yang dimaksud dalam pasal 359 KUHP, disitu tidak perlu adanya hubungan batin, sehingga hanya ada pertanggung jawaban atas suatu akibat yang terjadi tanpa adanya hubungan batin dengan pelaku (Erfolgshaftung). Dus sama halnya dengan delik-delik yang dikwalifisir oleh akibatnya. Sebagai dasar pendapatnya adalah :

- a. Atas ucapan M.v.T. bahwa matinya orang yang tidak karena kesengajaan dan hanya karena kealpaan, disitu dapat dipidananya perbuatan terutama ditentukan oleh akibat perbuatan. Yang penting adalah bahwa secara obyektif akibat maut tadi timbul.
- b. Pengertian kesengajaan dan kealpaan sebagaimana diuraikan oleh penulis Belanda, didasarkan atas pandangan hidupnya yang individualistis, sehingga tidak sesuai lagi dengan pandangan hidup bangsa Indonesia.

Sebagaimana tersebut dalam judul skripsi, maka pengertian Undang-undang Lalu Lintas Jalan adalah merupakan suatu rangkaian uraian yang harus dikemukakan dan dipahami. Oleh karenanya pada uraian tentang bab pengertian hukum ini dimasukkan pula tentang Undang-undang tersebut.

B. Undang-undang Lalu Lintas Jalan.

Kita maklumi bersama, bahwa per-Undang-undangan Lalu Lintas Jalan di Indonesia dalam perkembangannya sampai saat ini mengalami perubahan, penambahan dan penggantian baik dalam bentuk Undang-undang, Peraturan-peraturan maupun Surat-surat Edaran dan petunjuk dari Pemerintah. Sedang untuk menyelami lebih jauh keutuhan dari pada per-Undang-undangan tersebut hemat kami akan memerlukan jangka waktu yang lama; oleh karena itu pada kesempatan ini akan kami kemukakan garis besar perkembangan dan pengertian Per-Undang-undangan Lalu-Lintas Jalan yang menurut hemat kami adalah merupakan dasar bagi masyarakat umumnya untuk memahami masalah-masalah yang timbul dalam persoalan Lalu Lintas Jalan.

Perkembangan per-Undang-undangan Lalu Lintas Jalan (Petikan 11) adalah :

- a. Wegverkeersordonantie (Staatsblad 1933 No. 86) dirobah, ditambah dengan,
- b. Staatsblad 1933 No. 327 dirobah, ditambah dengan,
- c. Staatsblad 1936 No. 83 dirobah, ditambah dengan,
- d. Staatsblad 1938 No. 657 dirobah, ditambah dengan,
- e. Undang-undang No.7 tahun 1951 (Lembaran Negara tahun 1951 No. 42).
- f. Undang-undang No. 3 tahun 1965 adalah mencabut per-Undang-undangan tersebut a sampai dengan e diatas dan merupakan Undang-undang yang berlaku sekarang dengan nama Undang-undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya disingkat U.U.L.

Undang-undang tersebut diatas adalah didalamnya memuat pasal-pasal yang mengatur pokok-pokok dari soal-soal lalu lintas jalan.

Untuk mengatur pelaksanaan lebih lanjut dan yang lebih terperinci dari pasal-pasal pokok U.U.L., pemerintah mengeluarkan suatu peraturan-peraturan yang disebut Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan disingkat P.P.L.

Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan juga mengalami beberapa perubahan dan penambahan dengan perkembangan (Petikan 12) sebagai berikut :

Petikan 11.: Buku Per-Undang-undangan Lalu Lintas Jalan di Indonesia, penerbit Politzia Bogor, oleh M. Karjadi dan R.M. Sosroharjono, halaman 11, 12 dan Brosur Undang-undang No.3/1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, penerbit Politzia Bogor.-

Petikan 12.: Lampiran Surat Keputusan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Jaksa Agung, Kepala Kepolisian Negara R.I. dan Menteri Kehakiman nomer :

- 001/KMA/71
 - 002/D.A./1/71
 - 4/SK/Kapolri/71
 - JS.4/1/71
- } tanggal 14 Januari 1971.

- a. P.P.L. tanggal 15 Agustus 1936 (Lembaran Negara No. 451) dirobah, ditambah dengan,
- b. P.P.L. tanggal 1 Juli 1951 No.28 (Lembaran Negara No. 47) dirobah, ditambah dengan,
- c. P.P.L. tanggal 18 Juni 1954 No.44 (Lembaran Negara No.76) dirobah, ditambah dengan,
- d. P.P.L. tanggal 8 Pebruari 1964 No.2 (Lembaran Negara No. 5).

Setelah kita memahami perkembangan per-undang-undangan dan peraturan pelaksanaan Lalu Lintas Jalan, maka perlu kiranya mengetahui apa maksud Pemerintah mengadakan per-Undang-undangan, peraturan dan macam-macam ketetapan serta ketentuan-ketentuan terhadap Lalu Lintas di Jalan.

Maksud Pemerintah adalah sebagai berikut (Petikan 11) :

- a. Untuk mengatur dan menyalurkan secara tertib dan lancar dari segala pengangkutan orang, barang-barang terutama dengan otobus dan mobil gerobak.
- b. Melindungi semua jalan dan jembatan agar jangan dihancurkan atau dirusak dan pula jangan sampai susut melewati batas dikarenakan kendaraan-kendaraan yang sangat berat.

Berlandaskan pada Undang-undang No. 3 tahun 1965 maka kami kemukakan pengertian pasal-pasal yang menurut hemat kami adalah penting diketahui dalam arti tanpa mengurangi makna pasal yang lain yaitu :

- a. Jalan adalah setiap jalan dalam bentuk apapun yang terbuka untuk lalu lintas umum (pasal 1 ayat 1 sub. a).
- b. Penguasaan, pembuatan dan pemeliharaan jalan adalah oleh Pemerintah (pasal 13).
- c. Dengan Peraturan Menteri ditetapkan kelas-kelas jalan, rambu-rambu dan tanda-tanda jalan menurut kebutuhan perkembangan angkutan dan intensitas lalu lintas (pasal 14 - ayat 2).

- d. Pemakai jalan adalah orang jalan kaki, penunggang kuda, penunggang sepeda, pengemudi becak, dilman, gerobak, penunggang kendaraan bermotor.
- e. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan tehnik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk pengangkutan orang atau barang di jalan. Selain dari pada kendaraan yang berjalan diatas rel (pasal 1 ayat 1 sub. b.).
- f. Kendaraan bermotor harus diuji, kecuali dengan Peraturan Pemerintah ditetapkan lain (pasal 11 ayat 1).
Maksud dari pengujian ini adalah untuk menjaga agar kendaraan bermotor tersebut tidak menunjukkan kekurangan-kekurangan tehnik sehingga dapat menimbulkan bahaya.
Kendaraan yang wajib diuji terbatas pada kendaraan yang berada di jalan.
- g. Kendaraan yang berjalan diatas rel tidak dianggap sebagai kendaraan sebagaimana dimaksudkan dalam ketentuan Undang-undang ini (pasal 1 ayat 2).
- h. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan atau yang langsung mengawasi orang lain mengemudikan (pasal 1 ayat 1 sub. g.).
- i. Pengemudi yang mengemudikan sesuatu kendaraan di jalan :
- Harus dapat memperlihatkan surat izin mengemudi, surat nomer kendaraan, surat coba kendaraan, surat uji kendaraan atau tanda bukti lainnya yang berlaku sebagaimana diwajibkan menurut ketentuan-ketentuan Undang-undang ini.
 - Harus memenuhi seluruh ketentuan-ketentuan Undang-undang ini tentang penomoran, penerangan, peralatan, susunan perlengkapan, pemuatan dari kendaraannya dan syarat-syarat penggandengan dengan kendaraan lain.
 - Harus memenuhi semua peraturan berdasarkan ketentuan pasal 14.
 - Harus mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar tanpa dipengaruhi oleh keadaan sakit, lelah, meminum sesuatu

yang mengandung alkohol atau obat bius ataupun oleh hal-hal lain (pasal 5).

- j. Pemilik atau kuasanya dan pengemudi dilarang memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh seorang yang tidak memiliki Surat izin mengemudi (pasal 8).
- k. Dengan Peraturan Pemerintah ditetapkan ketentuan-ketentuan umum mengenai lalu-lintas di jalan yang memuat tentang berjalan dan berhenti, meminggir, penerangan, memberi isyarat-isyarat peringatan, kecepatan maksimum.
- l. Peraturan-peraturan pelaksanaan yang berlaku sekarang tetap berlaku hingga diubah dengan peraturan-peraturan berdasarkan Undang-undang ini (pasal 36 Bab XVI Ketentuan Peralihan).

Dalam kita memahami per-Undang-undangan lalu lintas jalan dengan segala peraturan-peraturan pelaksanaannya serta maksud Pemerintah sebagaimana uraian diatas, menurut hemat kami tiada lain suatu usaha yang bersifat mencegah timbulnya suatu peristiwa kecelakaan yang dapat mengganggu ketenteraman dan kerugian masyarakat disamping suatu usaha untuk memberikan bimbingan, pengarahan serta pemeliharaan atas segala kegiatan didalam lalu lintas jalan.

Namun dewasa ini suatu kenyataan sering terjadi suatu peristiwa-peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan yang bahkan - mengakibatkan luka-luka, luka-luka berat, matinya orang disamping kerugian-kerugian harta benda.

Adanya peristiwa kecelakaan lalu lintas jalan, pada umumnya terjadi karena tidak patuhnya para pemakai jalan terhadap per-Undang-undangan dan peraturan-peraturan pelaksanaan lalu lintas jalan disamping adanya faktor-faktor lain yang menyebabkannya.

Berkenaan dengan hal diatas, kita perlu memahami pula pasal-pasal yang pokok dari per-Undang-undangan lalu lintas jalan dan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan yang bisa di rumuskan sebagai pelanggaran bagi para pemakai jalan, sehingga memperoleh bahan gambaran dan pengertian dasar hukum dari

aparatur-aparatur pemerintah sebagai penegak hukum dalam mengambil tindakan bilamana terjadi pelanggaran lalu lintas di jalan.

Perumusan pasal-pasal pelanggaran yaitu antara lain :

a. Undang-undang No. 3/1965.

Pasal 2 ayat 1 - menggunakan jalan dengan cara yang dapat merintang, berliku-liku sehingga membahayakan kebebasan atau keamanan lalulintas, atau kerusakan jalan/jembatan.

Pasal 4 ayat 1 - Menyelenggarakan atau ikut serta dalam perlombaan atau pacuan di jalan tanpa izin.

Pasal 5 a. - Tidak dapat memperlihatkan S.I.M., S.T.N.K., S.T.U.K. yang syah.

Pasal 5 b. - Tidak memenuhi syarat penerangan, peralatan, perlengkapan dan pemuatan.

Pasal 6 ayat 1 - Tidak menghentikan kendaraan bilamana terjadi kecelakaan lalu lintas jalan dan tidak memberi pertolongan.

Pasal 7 - Memiliki S.I.M. yang tidak memenuhi syarat dan ketentuan-ketentuan yang berlaku.

Pasal 8 - Memberikan izin mengemudikan kendaraan bermotor kepada orang lain yang tidak memiliki S.I.M.

Pasal 10 - Tidak memakai plat nomor atau plat nomor tidak syah.

Pasal 18 - Tidak memiliki izin bagi pengusaha mobil bus umum.

Ancaman pidana bagi pelanggaran-pelanggaran tersebut di atas adalah pidana kurungan selama-lamanya 3 bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp.10.000,—

b. P.P.L.

Pasal 2 (1) a. - Berjalan disebelah kanan jalan lalu lin-

tas tanpa alasan yang syah.

- Pasal 2 (1) b. - Berhenti dijalan lalu lintas sedangkan masih ada tempat lain diluarnya.
- Pasal 2 (1) c. - Berhenti dibelokan, persimpangan, jembatan.
- Pasal 2 (1) d. - Melanggar tanda pesawat lalu lintas.
- Pasal 2 (1) e. - Melanggar garis tanda berhenti.
- Pasal 2 (1) h. - Berhenti tidak cukup kekiri untuk diliwati kendaraan lain.
- Pasal 3 - Tidak cukup kekiri waktu berpapasan/diliwati atau tidak cukup kekanan sewaktu didahului kendaraan lain.
- Pasal 4 (1) - Tidak memberi voorrang pada kendaraan tertentu menurut U.U.I.
- Pasal 8 (2) a. - Melanggar tanda larangan masuk yang telah ditetapkan waktunya.
- Pasal 8 (2) b. - Melanggar larangan parkir dan berhenti.
- Pasal 8 (2) c. - Melanggar tanda larangan memutar arah.
- Pasal 8 (2) d. - Melanggar tanda larangan melewati/memotong kendaraan lain.
- Pasal 8 (2) e. - Melanggar tanda larangan masuk.
- Pasal 8 (2) g. - Melanggar penggunaan jalur jalan yang tidak diperuntukkan baginya.
- Pasal 8 (2) i. - Melanggar tanda larangan membelok kanan.
- Pasal 11 (4) a.- Menimbulkan bahaya, gangguan, rintangan karena gaduh, asap / bahan lain.
- Pasal 11 (4) b.- Menjalankan kendaraan sehingga tidak dapat menguasainya.
- Pasal 11 (4) c.- Meninggalkan kendaraan yang masih hidup mesinnya.
- Pasal 32 (4) - Melanggar izin muat yang telah ditetapkan.

Pasal 33 (a). - Menaikkan dan menurunkan penumpang sebelum kendaraan berhenti.

Pasal 48 (1). - S.T.N.K., S.T.T.K. habis masa berlakunya,

Pasal 49 - S.T.N.K., S.T.T.K. rusak sehingga tidak terbaca.

Pasal 65 - S.I.M. habis masa berlakunya atau rusak sehingga tak terbaca.

Pasal 84 (3). - Melanggar tempat-tempat pemberhentian, menaikkan atau menurunkan penumpang yang telah ditetapkan.

Demikian sekedar uraian kami tentang pengertian hukum pasal 359 KUHP dalam hubungannya dengan perundang-undangan lalu lintas jalan, yang mana menurut hemat kami dapat disimpulkan bahwa untuk membuktikan adanya suatu perbuatan kejahatan sebagaimana tercantum dalam pasal 359 KUHP dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas jalan maka harus dipenuhi unsur-unsur yang ada yaitu adanya seseorang karena kealpaannya melakukan perbuatan pelanggaran menurut ketentuan dalam U.U.L. dan atau P.P.L. yang menimbulkan akibat matinya orang lain.

Dalam bab berikutnya akan kami uraikan gejala-gejala dalam masyarakat yang menurut hemat kami adalah suatu motif atau faktor yang perlu diperhatikan dan dipahami sehubungan dengan peristiwa-peristiwa kecelakaan lalu lintas di jalan yang makin meningkat, sehingga dengan demikian dapat digunakan sebagai bahan analisa untuk berusaha menanggulangi, mengurangi dan mencegah peristiwa-peristiwa yang mungkin timbul.

B A B - IIIGEJALA MASYARAKAT

Sejalan dengan pertumbuhan dan perkembangan kota, terutama dalam alam pembangunan dewasa ini, dimana kemajuan teknologi sangat pesatnya, maka persoalan kecelakaan lalu lintas jalan adalah merupakan suatu persoalan yang perlu ditanggapi secara khusus.

Demikian pula negara kita yang termasuk dalam kelompok negara-negara yang sedang berkembang, masalah kecelakaan lalu lintas jalan selalu menimbulkan problem baik lokal maupun regional, bahkan bisa menjadi masalah nasional.

Kita maklumi bahwa daerah Jawa Timur umumnya dan daerah Kotamadya Surabaya khususnya sebagai ibu kota propinsi Jawa Timur tiada lepas pula dari tantangan berat problema-problema kecelakaan lalu lintas di jalan.

Oleh karena itu dalam bab ini kami berusaha mengemukakan beberapa aspek yang menurut hemat kami adalah sangat erat dengan problema-problema kecelakaan lalu lintas di jalan yang mana akan kami uraikan dan himpun data-data, situasi/keadaan serta penilaian masalah-masalah yang ada dalam masyarakat.

A. Fakta-fakta kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Dalam berusaha menghimpun data-data kecelakaan Lalu Lintas Jalan ini kami telah memperoleh izin kesempatan dari Kejaksaan Tinggi Jawa Timur di Surabaya, dimana menurut catatan bahwa selama periode Januari sampai dengan Juni 1972 jumlah kecelakaan lalu lintas jalan/traffic accident di Jawa Timur telah menunjukkan angka 2.509 perkara kecelakaan lalu lintas/pelanggaran lalu lintas.

Dalam perkara kecelakaan lalu lintas terdapat korban jiwa, raga serta kerugian harta benda, yang perinciannya adalah sebagai berikut :

- | | |
|------------------------------|------------|
| a. Meninggal dunia | 304 orang. |
| b. Luka-luka berat | 654 orang. |

- c. Luka-luka ringan 1.853 orang.
 d. Kerugian materiil Rp. 17.290.163,75.

Dari jumlah tersebut diatas, kota Surabaya adalah pe-
 gang peranan karena angka kecelakaan lalu lintas yang ter-
 tinggi adalah dikota Surabaya yaitu sejumlah 1.344 peristi-
 wa dengan perincian sebagai berikut :

- a. Meninggal dunia 106 orang.
 b. Luka-luka berat 417 orang.
 c. Luka ringan 1.034 orang.
 d. Kerugian materiil Rp.6.156.620,—

Dalam jumlah kecelakaan yang menimbulkan kematian me-
 menurut tanda pada papan daftar yang terpancang ditiap-tiap -
 jalan perempatan menurut pengetahuan kami malahan telah ber-
 tambah sehingga berjumlah 190 orang per 4 Desember 1972.

Pada tahun 1971 jumlah korban kematian akibat kecela-
 kaan lalu lintas di Surabaya adalah 163 orang.

Dengan melihat data-data tersebut diatas, maka nampak
 jelas bahwa masalah kecelakaan lalu lintas makin meningkat
 dan oleh karenanya menjadi tugas dan tanggung jawab seluruh
 lapisan masyarakat disamping aparatur-aparatur pemerintah -
 yang ada untuk ikut serta menanganinya. Sebab bilamana kita
 membiarkannya akan sering timbul kecelakaan lalu lintas,
 yang berarti pula membiarkan jiwa manusia melayang atau ca-
 cad raga. Dan bila terus saja dibiarkan sama artinya membu-
 nuh atau mencacatkan orang secara tidak langsung.

B. Perkembangan tehnik alat angkutan dan jalan raya.

Problema lalu lintas di jalan kita maklumi adalah ti-
 dak hanya disebabkan oleh adanya kendaraan bermotor, tetapi
 juga macam-macam kendaraan sebagai alat angkutan seperti -
 halnya sepeda, dokar, becak, trem (kereta api).
 Disamping itu masalah keadaan jalan sebagai sarana fisik di
 dalam lalu lintas adalah pula merupakan suatu rangkaian ke-
 adaan yang tidak dapat dipisahkan dalam hubungannya dengan
 peninjauan problema kecelakaan lalu lintas.

Kita maklumi bahwa dewasa ini dirasakan kurang adanya keseimbangan antara sarana-sarana lalu lintas yang ada dengan jumlah kendaraan yang makin lama makin meningkat, yang mengakibatkan bertambah meningkatnya volume dan frekwensi - lalu lintas.

Dan suatu kenyataan bahwa meningkatnya volume dan frekwensi lalu lintas mengakibatkan pula meningkatnya volume - dan frekwensi perkara-perkara pelanggaran dan kecelakaan - lalu lintas.

Sehubungan dengan perkembangan sosial ekonomi telah membawa pula perkembangan tehnik alat angkutan yang lebih pesat.

Keadaan jalan raya pada waktu ini nampak belum mampu mengimbangi perkembangan alat-alat angkutan.

Keadaan jalan dewasa ini perkembangannya masih dalam batas pemeliharaan serta peningkatan daya tahan, dengan di sana-sini diadakan pelebaran-pelebaran. Namun usaha tersebut adalah masih jauh belum mengimbangi perkembangan alat - angkutan sehingga timbullah penumpukan alat-alat angkutan - dalam lalu lintas karena sempitnya jalan dan sebagainya.

Pemerintah dalam hal ini Menteri Dalam Negeri, Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik, Menteri Perhubungan telah mengeluarkan suatu Surat Keputusan Bersama yang menurut hemat kami maksudnya adalah pula mengatur tentang usaha untuk membuat keseimbangan antara kekuatan jalan yang ada dengan kemajuan tehnologi kendaraan.

Surat Keputusan Bersama tersebut berbunyi sebagai berikut :

**SURAT KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI DALAM NEGERI, MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN TENAGA LISTRIK, MENTERI PERHUBUNGAN**

No. : 104 Tahun 1972

No. : 204/Kpts/1-1972

No. : SK-354/U/1972

**TENTANG
PENETAPAN KELAS-KELAS JALAN**

**MENTERI DALAM NEGERI, MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN TENAGA LISTRIK, MENTERI PERHUBUNGAN**

- Menimbang :**
- a. bahwa dewasa ini sebagian jalan-jalan raya di Jawa telah dapat ditingkatkan daya tahannya ;
 - b. bahwa perlu meninjau kembali kelas-kelas jalan yang ada di Jawa untuk disesuaikan dengan perkembangan ekonomi dan teknologi kendaraan.
 - c. bahwa terdapat jalan raya yang belum ditetapkan kelasnya.

- Mengingat :**
1. Undang-undang No.3 tahun 1965 (Lembaran -- Negara Tahun 1965 No. 25) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, khususnya pasal 14 ayat 2.
 2. Pasal 97 ayat (1) Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan.
 3. Surat Keputusan Presiden R.I. No.183 Tahun 1968 tentang Pembentukan Kabinet Pembangunan.

M E M U T U S K A N :

Menetapkan:

- Pertama :** Kelas-kelas baru bagi jalan Negara di Jawa sebagaimana tertera dalam daftar dan peta terlampir.
- Kedua :** Kelas-kelas bagi jalan-jalan lainnya sebagaimana terdapat dalam ketentuan-ketentuan yang berlaku.
- Ketiga :** Agar masyarakat umum mengetahuinya, surat keputusan ini diumumkan didalam Lembaran Negara.
- Keempat :** Surat Keputusan ini berlaku terhitung mulai - tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta

Pada tanggal : 8 Juli 1972

MENTERI DALAM NEGERI	MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN TENAGA LISTRIK	MENTERI PERHUBUNGAN
tertanda	tertanda	tertanda
<u>AMIR MACHMUD</u>	<u>Ir. SUTAMI</u>	<u>Drs. FRANS SEDA</u>

TEMBUSAN dikirimkan kepada Yth. :

1. Para Menteri Kabinet Pembangunan.
2. Ketua D.P.R.
3. Kejaksaan Agung R.I.
4. Mahkamah Agung R.I.
5. Kepala Kepolisian R.I.
6. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan.
7. Dirjen Perhubungan Darat.
8. Dirjen dalam lingkungan Departemen Perhubungan.
9. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan.
10. Direktur Jenderal P.U.O.D.
11. Gubernur/Kepala Daerah seluruh Indonesia.
12. Kepala Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di Jakarta.

Sebagaimana tersebut punt pertama perihal daftar dan peta tidak kami kutip disini.

SURAT KEPUTUSAN BERSAMA
MENTERI DALAM NEGERI, MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN TENAGA LISTRIK, MENTERI PERHUBUNGAN

No. : 105 Tahun 1972

No. : 205/Kpts./1972

No. : Sk.355/U./1972

TENTANG

PENERTIBAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN RAYA

MENTERI DALAM NEGERI, MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN
TENAGA LISTRIK, MENTERI PERHUBUNGAN

Menimbang : a. bahwa perkembangan sosial dan ekonomi telah

- terbukti membawa perkembangan lalu lintas dan angkutan jalan raya ;
- b. bahwa pada waktu ini kemampuan jalan-jalan raya belum seluruhnya dapat mengimbangi perkembangan alat-alat angkutan ;
 - c. bahwa pada akhir-akhir ini telah terjadi proses pengrusakan jalan-jalan yang semakin membahayakan kelangsungan kehidupan ekonomi, yang terutama diakibatkan oleh alat-alat angkutan berukuran berat ;
 - d. bahwa untuk mencegah eksese-eksese yang kurang menguntungkan bagi pembangunan dan kehidupan ekonomi, dipandang perlu segera mengambil tindakan-tindakan pengamanan ;

Mengingat :

1. Peraturan Pemerintah No.16 Tahun 1958 ;
2. Undang-undang No.3 Tahun 1965 ;
3. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat - Sementara No.21 Tahun 1966 ;
4. Keputusan Presiden R.I. No.183 Tahun 1968;
5. Keputusan Presiden R.I. No. 41 Tahun 1972 tentang Team Penertiban Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya ;
6. Surat Keputusan Bersama Menteri Dalam Negeri, Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik dan Menteri Perhubungan No. 104 Tahun 1972, No.204/Kpts/1972 dan No.S.K.354 /U/1972 tentang Penetapan Kelas-kelas Jalan.

Mengingat

- pula :
1. Instruksi Presiden R.I. dalam rapat tanggal 3 Mei 1972 di Bina Graha tentang pembatasan muatan sumbu terberat kendaraan bermotor dengan 5 ton ;
 2. Rekomendasi Team Penertiban Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya pada tanggal 25 Mei - 1972 ;

M E M U T U S K A N :

Menetapkan :

- Pertama** : Mobil-mobil barang (truck) yang diperbolehkan beroperasi di jalan-jalan raya maksimum mempunyai G.V.W. (Gross Vehicle Weight) 9.000 (sembilan ribu) kg., baik menurut penetapan pabrik - maupun yang telah disesuaikan dengan itu, dan - maksimum berat kendaraan ditambah muatan, menjadi 8.000 (delapan ribu) kilogram.
- Kedua** : 1. Pada prinsipnya setiap kendaraan bermotor hanya diperbolehkan melalui sesuatu jalan sesuai dengankelas jalan, sebagaimana tercantum dalam Pasal 97 ayat (2) Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan.
2. Khusus untuk jalan-jalan kelas II (dua) diperbolehkan dilalui mobil-mobil barang (truck) yang mempunyai berat kendaraan ditambah muatan tidak melebihi 8.000 (delapan ribu) kilogram.
- Ketiga** : Mobil-mobil barang (truck) dengan G.V.W. 7.200 (tujuh ribu dua ratus) kilogram sampai dengan 9.000 (sembilan ribu) kilogram hanya diperbolehkan beroperasi pada jalan-jalan kelas II (dua) dan kelas I (satu).
- Keempat** : 1. Gubernur/Kepala Daerah berwenang dan bertanggung jawab atas pasal-pasal tersebut diatas dalam pelaksanaan penertiban lalu lintas dan angkutan jalan raya di daerah masing-masing.
2. Dalam pelaksanaan Surat Keputusan Bersama ini perlu diperhatikan agar supaya tidak menghambat kehidupan ekonomi dan menyesuaikan diri dengan batas-batas kemampuan pembiayaan yang ada serta mencegah timbulnya persoalan-persoalan baru secara berlebihan.
- Kelima** : Keputusan Bersama ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.-

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 8 Juli 1972

MENTERI DALAM NEGERI

tertanda

AMIR MACHMUD

MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN TENAGA LISTRIK,

tertanda

Ir. SUTAMI

MENTERI PERHUBUNGAN

tertanda

FRANS SEDA Drs. Ekon.

TEMBUSAN dikirim kepada :

1. Yth. Para Menteri Kabinet Pembangunan.
2. Kejaksaan Agung R.I.
3. Mahkamah Agung R.I.
4. Kepala Kepolisian R.I.
5. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan.
6. Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
7. Direktur Jenderal dalam lingkungan Departemen Perhubungan.
8. Inspektur Jenderal Departemen Perhubungan.
9. Gubernur / Kepala Daerah seluruh Indonesia.
10. Kepala Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya di Jakarta.
11. Kepala Biro Sekretariat Departemen Perhubungan (3 x).

C. Perkembangan, pertumbuhan generasi muda.

Suatu peristiwa kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi pada umumnya dilakukan oleh para pemuda, dan bahkan orang awam mengatakan bahwa para pemuda sebagai pemakai jalan menunjukkan sikap sebagai raja jalanan.

Dalam uraian ini kami berusaha untuk mengemukakan beberapa hal yang menurut hemat kami merupakan faktor yang membawa dan mendorong para generasi muda kearah berbuat sesuatu yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Didalam kita mempelajari Kriminologi antara lain diuraikan tentang hubungan kejahatan dengan masa-masa kehidupan seseorang.

Masa-masa kehidupan seseorang diuraikan sebagai berikut :

- a. Masa anak-anak (umur 0 - 13 tahun).
Mereka ini hidupnya masih dilingkungan keluarga dan umumnya bersekolah.
- b. Masa adulisensia (umur 13 - 18 tahun).
Mereka ini masih hidup didalam lingkungan orang tua. Masa ini mengalami perubahan jiwa dan badaniah kearah kedewasaan.
- c. Tahun pertama kedewasaan (18 - 30 tahun).
Mereka ini mengalami keadaan jasmani yang cukup, tapi kekuatan rokhani masih kurang.
- d. Kedewasaan yang matang (umur 35 - 55 tahun).
Jasmaninya yang cukup dan kekuatan rokhani yang cukup besar pula.
- e. Masa tua (umur 55 tahun dan seterusnya).
Kekuatan jasmani mulai mundur dengan pesat.

Sehubungan uraian diatas, akan kami tinjau khususnya masa adulisensia (umur 13 - 18 tahun) yang menurut hemat kami ada rangkaian yang erat, dengan pelaku peristiwa kecelakaan yang sering terjadi yaitu para pemuda umur belasan tahun.

Pada masa ini menunjukkan sifat-sifat agresif yang makin menonjol.

Mereka yang sudah bekerja dalam masyarakat, dituntut agar mempunyai perasaan tanggung jawab dan tingkah laku sebagai orang dewasa, tetapi sesungguhnya keadaan jasmani dan rohani belum mampu untuk bertindak sebagai dewasa. Akhirnya terjadi pertentangan-pertentangan dalam batinnya.

Masa kehidupan seseorang pada taraf ini belum bisa membayangkan akibat dari pada perbuatan-perbuatan yang jelek.

Sifat agresif yang menonjol didorong oleh kesadaran dirinya punya kekuatan jasmani yang cukup besar.

Dalam hal ini Dr. T.C.Willet dalam bukunya "Criminal On The Road" (Petikan 13) mengatakan antara lain :

Betapapun jalan-jalan dan kendaraan-kendaraan dibuat lebih aman, namun angka kecelakaan tidak akan menurun secara radikal selama keadaan jiwa sipengendara tidak turut dipersoalkan.

Sifat agresif memang merupakan instenct yang primair dari manusia, maka tidaklah mengherankan bahwa seseorang yang jiwanya tertekan, secara berbahaya akan melampiaskan nalurinya yang agresif ini jika ia mengendarai kendaraan. Kendaraan adalah suatu lingkungan yang cocok untuk timbulnya sifat agresif pada seseorang. Disini seseorang merasa bisa merajai segala sesuatu tanpa di gugat orang.

Sifat agresif ini akan menjadi lebih berbahaya lagi jika orang yang ada disampingnya pengendara itu malah turut merangsang hal ini.

Jika sipengendara dikritik tentang cara-cara ia mengemudikan mobilnya, maka se-olah-olah orang yang dikritik itu merasa menunjuk kejantannya dan mau menunjukkan sifat jagoannya.

Petikan 13.: Paper Masalah Traffic Accident oleh Kepala Kejaksaan Tinggi Jawa Timur yang diucapkan pada Seminar Kecelakaan Lalu Lintas di Surabaya tgl. 2 - 4 Agustus 1972.

Dalam majalah "The American Journal of Psychiatri" orang psikiater bernama Nicholi menulis mengenai "penyakit kejiwaan" yang kini banyak menghinggapi anak-anak muda yang suka ngebut dengan sepeda motornya yang dinamakan "The motor cycle Sync rome" (Kegilaan sepeda motor) - idem petikan 13.

Umumnya gejala-gejala yang nampak ialah biarpun tidak sedang mengendarai sepeda motor, penderita akan selalu bermimpi, mengigau dan membayangkan menaiki Sepeda motor. Para penderita ini merasa tidak ada artinya tanpa sepeda-motor kesayangannya.

Tanpa sepeda motor sikap mereka adalah pasif, apatis dan acuh tak acuh.

Sebagai pelarian ia berbuat se-enaknya, ber-mabuk-mabukan dan lalu ngebut menaiki sepeda motornya untuk mengatasi rasa ketidak tenteraman dalam dirinya.

Para penderita ini jarang yang secara sadar atau tidak merasakan takut kepada kematian atau cacat badaniah.

Mereka sengaja ngebut untuk memuaskan fantasi dan dorongan lainnya yang membakar dirinya.

D. Kesadaran hukum masyarakat atas bahayanya lalu lintas jalan.

Kesadaran hukum masyarakat menurut hemat kami adalah mempunyai peranan dan pengaruh yang merupakan salah satu faktor yang tidak dapat diabaikan dalam hubungan timbulnya kecelakaan lalu lintas di jalan.

Sebagaimana dikemukakan oleh Enrico Ferri dan pula oleh Paul Moedikdo Moeliono SH. didalam membahas ajaran sebab musabab Kejahatan (Petikan 14) menyatakan sebagai berikut :

Petikan 14.: Buku Doktrine-doktrine Kriminologi disusun oleh SOEDJONO D. SH. dan Drs.B.SIMANDJUNTAK - penerbit Alumni Bandung (halaman 126, 192 - 197).

- Menurut Enrico Ferri, faktor yang menimbulkan kejahatan terdiri dari tiga kelompok yaitu individu, physical dan sosial.

Tiap kejahatan adalah hasil daripada unsur-unsur terdapat didalam individu, masyarakat dan keadaan fisik.

- Dalam pembahasan ajaran sebab musabab kejahatan menurut penggolongan Paul Moedikdo Moeliono SH. yang tersebut dalam golongan salah Lingkungan menerangkan bahwa bukan bakat yang menyebabkan kejahatan, melainkan lingkungan. Semboyan yang dikemukakan adalah Dunia adalah lebih bertanggung jawab terhadap bagaimana jadinya saya daripada diri saya sendiri.

Dengan uraian diatas maka faktor lingkungan sebagai pergaulan hidup dalam masyarakat menunjukkan adanya peranan didalam segala peristiwa khususnya dalam pembahasan ini adalah kecelakaan lalu lintas di jalan.

Kita sadari bahwa tertib lalu lintas tidak hanya berarti tunduk mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas saja, tetapi juga menghormati dan menghayati dalam dirinya etika, norma-norma kesopanan dalam lalu lintas.

Memang dalam menegakkan tertib lalu lintas tunduk mematuhi peraturan-peraturan lalu lintas adalah merupakan faktor utama, tetapi hasilnya akan lebih serasi apabila kita menghayati etika, norma-norma kesopanan.

Sekarang bilamana kita tinjau kesadaran hukum dari masyarakat atas bahayanya lalu lintas di jalan menunjukkan bahwa masyarakat masih kurang kesadarannya akan arti pentingnya tertib lalu lintas. Hal mana dapat kita lihat disana-sini masih adanya anggauta masyarakat berkelakuan tidak pada tempatnya;

Contoh : Telah ada jembatan penyeberangan jalan. Namun mereka tidak mau melewati jembatan tersebut untuk menyeberang, malahan menaiki pagar yang tertutup untuk menyeberang. Telah disediakan garis-garis (zebra cross) untuk penyeberangan pada jalan-jalan tertentu. Tapi masih banyak kita lihat pula menyeberang jalan menurut kesenangan sendiri.

Malahan ada sebagian pemakai jalan dengan bersikap acuh tak acuh terhadap tertib lalu lintas dengan secara ugal-ugalan mengendarai kendaraannya dengan cepat di tempat-tempat yang cukup ramai.

Menurut hemat kami semua hal diatas adalah disamping kurang memahami arti pentingnya tertib lalu lintas, juga menunjukkan ketidak sopanan didalam kehidupan masyarakat.

Sehingga dengan demikian berarti pula kurang memahami arti bahayanya lalu lintas di jalan.



B A B - IV**PELAKSANAAN HUKUM**

Dalam suatu negara hukum seperti halnya negara kita, maka setiap peri kehidupan adalah selalu didasarkan hukum yang berlaku.

Setiap warga negara Indonesia, demikian pula setiap orang yang berada di dalam wilayah negara Republik Indonesia wajib menghormati dan mematuhi segala peraturan-peraturan hukum yang berlaku disamping hak-hak yang diperolehnya, kecuali ditentukan lain menurut ketentuan-ketentuan yang ada.

Pemerintah berkewajiban untuk mengatur, mengawasi dan melaksanakan hukum yang berlaku.

Oleh karenanya pada pembahasan skripsi ini kiranya perlu ditinjau dan diketahui aparatur-aparatur pemerintah, badan-badan yang dibentuk oleh masyarakat, demikian pula peralatan-peralatan yang digunakan serta tindakan hukum, apa yang dilakukan dalam bentuk putusan-putusan Pengadilan dalam rangka melaksanakan hukum, khususnya terhadap masalah-masalah yang berhubungan dengan tertib lalu lintas dengan peristiwa-peristiwa yang timbul.

Sebagaimana kita maklumi bahwa pemerintah dengan aparatur-aparatur yang ada pada prinsipnya berkewajiban untuk mengatur mengawasi pelaksanaan hukum yang berlaku khususnya dalam tertib lalu lintas untuk mencegah segala kemungkinan bahaya yang akan timbul. Tugas ini menurut istilah hukum disebut tugas yang bersifat preventif.

Bagaimanapun juga suatu tindakan dan usaha yang bersifat preventif adalah jauh lebih baik dan bermanfaat daripada tindakan yang bersifat represif.

Namun suatu kewajiban yang tidak boleh dihindari oleh aparatur pemerintah yang berwenang untuk mengambil tindakan hukum bilamana terjadi pelanggaran hukum, yang mana adalah merupakan suatu tugas yang bersifat represif.

A. Tenaga dan alat pengamanan lalu lintas jalan.

Aparatur-aparatur Pemerintah dan badan-badan yang

terbentuk dalam masyarakat yang berhubungan erat dengan masalah-masalah tertib lalu lintas antara lain adalah sebagai berikut :

1. POLRI, khususnya adalah seksi Lalu Lintas yang umum disebut POLANTAS.

Tugas dari Polantas ini pada garis besarnya adalah mengatur, mengawasi dan mengusut pelanggaran lalu lintas jalan. POLRI/POLANTAS adalah aparat Pemerintah yang langsung menangani tertib lalu lintas. Oleh karenanya adalah wajib bagi petugas Polantas untuk memahami benar-benar isi perundang-undangan, peraturan-peraturan lalu lintas.

2. Dinas Lalu Lintas Jalan Raya.

Tugas dari DLLDR ini nampak yang menonjol adalah antara lain pengaturan dan pemberian izin trayek, melaksanakan uji kendaraan, pengawasan tentang tonage pemuatan barang serta mengambil tindakan hukum bagi para pelanggar menurut ketentuan hukum serta wewenang yang ada.

3. Kejaksaan dan Pengadilan.

Tugas dua instansi ini nampak yang menonjol adalah bersifat represif yaitu setelah ada pelanggaran hukum, masing-masing instansi tersebut menurut prosedur hukum yang berlaku mengadakan penuntutan dan mengadili perkara-perkara yang timbul.

Demikian halnya dalam perkara-perkara yang sehubungan dengan kecelakaan lalu lintas. Namun dua instansi tersebut tiada lepas pula turut serta dalam segala usaha yang bersifat preventif dalam rangka pengamanan lalu lintas jalan.

4. Barisan Keamanan Lalu Lintas (BKLL) dan Hansip/Wanra bagian Lalu Lintas.

Suatu tanggapan positif dari masyarakat dalam rangka membantu terwujudnya tertib lalu lintas terbentuknya badan-badan sebagaimana diatas baik hal tersebut atas inisiatif POLRI ataupun masyarakat sendiri.

Anggota-anggota dari badan itu terlebih dahulu telah mendapatkan didikan dari POLRI khususnya perihal perundang-undangan serta peraturan-peraturan lalu lintas.

5. Badan Pelaksana Penanggulangan Kecelakaan dan Penertiban Lalu Lintas Jawa Timur.

Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Timur menanggapi keadaan kecelakaan Lalu Lintas yang meningkat diwilayah Jawa Timur telah berusaha untuk mengadakan penertiban, pelançaran dan pengamanan dari segala macam kecelakaan.

Dalam rangka usaha kearah tersebut diatas, demi adanya suatu koordinasi, integrasi, synchronisasi dan intensifikasi, maka Gubernur Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur bersama Kepala Daerah Kepolisian X Jawa Timur dengan surat Keputusan Bersama telah membentuk suatu badan yang disebut Badan Pelaksana Penanggulangan Kecelakaan Dan Penertiban - Lalu Lintas Jawa Timur, disingkat BAPPKEPALL JATIM.

Unsur-unsur yang termasuk dalam keanggotaan badan tersebut meliputi POLRI Jawa Timur, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Propinsi Jawa Timur, Dinas Pekerjaan - Umum Propinsi Jawa Timur, Dinas Kesehatan Propinsi Jawa - Timur, Organda Jawa Timur, Pengadilan Tinggi Jawa Timur, Kejaksaan Tinggi Jawa Timur, Jawatan Penerangan R.I. Propinsi Jawa Timur, Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Timur, POMDAM VIII/Brawijaya, Den POM Daeral IV, POMAU Kodau IV.

Tugas pokok daripada BAPPKEPALL ini meliputi jangka - pendek dan jangka panjang.

Maka untuk lebih memahami bersama ini kami kutipkan Surat Keputusan Bersama tersebut.

SURAT KEPUTUSAN BERSAMA

GUBERNUR KEPALA DAERAH PROPINSI JAWA TIMUR

DAN

KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X JAWA TIMUR

Nomer : Pem/601/G/DLLAJR
SKEP./A/72/IX/72

TENTANG

PEMBENTUKAN BADAN PELAKSANA PENANGGULANGAN KECELAKAAN

DAN PENERTIBAN LALU LINTAS JAWA TIMUR

(BAPPKEPALL-JATIM)



**GUBERNUR KEPALA DAERAH PROPINSI JAWA TIMUR
DAN
KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X JAWA TIMUR**

Memperhatikan : Hasil Seminar Kecelakaan Lalu Lintas yang diadakan di Surabaya pada tanggal 2 sampai dengan 4 Agustus 1972.

Menimbang : 1. Bahwa oleh karena sampai pada dewasa ini - kecelakaan Lalu Lintas di Jawa Timur menunjukkan angka-angka yang meningkat sehingga perlu segera diadakan usaha-usaha untuk pencegahan atau sedikitnya pengurangan adanya bahaya kecelakaan dimaksud, baik secara preventif dan represif maupun bersifat membina ;

2. Bahwa untuk merencanakan serta melaksanakan usaha-usaha dimaksud pada sub 1 diatas, perlu segera diadakan penertiban yang menyangkut bidang Lalu Lintas dalam semua segi yang mempengaruhinya, dengan membentuk sebuah Badan Pelaksana Penanggulangan Kecelakaan dan Penertiban Lalu Lintas Jawa Timur untuk wilayah Jawa Timur.

Mengingat : 1. Undang-undang No.18 tahun 1965 yo Undang-undang No.6 tahun 1969 ;
2. Undang-undang No.13 tahun 1961, tentang Tugas-tugas Pokok Kepolisian R.I. ;
3. Undang-undang No.3 tahun 1963, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Mendengar : Saran-saran dari beberapa instansi yang bersangkutan dalam rapat yang diadakan pada tanggal 11 September 1972.

M E M U T U S K A N :

Menetapkan :
PERTAMA : Membentuk suatu Badan Kerja Sama dengan nama
" **BADAN PELAKSANA PENANGGULANGAN KECELAKAAN**

DAN PENERTIBAN LALU LINTAS JAWA TIMUR " disingkat BAPPKEPALL JATIM, berkedudukan di Surabaya, dengan susunan sebagai tercantum dalam lampiran I Surat Keputusan ini.

- KEDUA** : Memberikan tugas pokok kepada Badan dimaksud pada diktum "Pertama", sebagaimana tercantum dalam lampiran II Surat Keputusan ini.
- KETIGA** : Memberikan wewenang kepada Badan dimaksud pada diktum "Pertama" dalam melaksanakan tugas dengan sebaik-baiknya untuk :
- a. Minta laporan-laporan dari instansi yang bersangkutan dengan pelaksanaannya (tugas lalu lintas) ;
 - b. Menghubungi instansi/pejabat sipil maupun militer dalam rangka mengumpulkan bahan-bahan dan data-data yang diperlukan untuk pelaksanaan tugasnya.
- KEEMPAT** : Badan dimaksud pada diktum "Pertama" bertanggung jawab kepada Gubernur Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian X Jawa Timur.
- KELIMA** : Segala pembiayaan Badan dimaksud pada diktum "Pertama" berupa biaya rapat-rapat, biaya administrasi dan biaya pelaksanaan tugas lainnya, diperoleh dari :
- a. Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Timur ;
 - b. Komando Daerah Kepolisian X Jawa Timur ;
 - c. Instansi-instansi yang bersangkutan dan yang berkepentingan ;
 - d. Dana-dana dan sumbangan yang sah.
- KEENAM** : Surat Keputusan Bersama ini berlaku mulai tanggal ditetapkannya.-

Ditetapkan di : S u r a b a y a
pada tanggal 23 September 1972.-

KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X
JAWA TIMUR,

GUBERNUR KEPALA DAERAH
PROPINSI JAWA TIMUR,

tertanda

tertanda

(S. SAMSOERI MERTOJOSO).
Inspektur Jenderal Polisi

(MOHAMMAD NOER).

SALINAN Surat Keputusan ini disampaikan kepada Yth. :

1. Menteri Dalam Negeri di Jakarta.
2. Menteri Pertahanan-Keamanan/Panglima ABRI di Jakarta.
3. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia di Jakarta.
4. Jaksa Agung di Jakarta.
5. Mahkamah Agung di Jakarta.
6. Menteri Kesehatan di Jakarta.
7. Menteri Penerangan di Jakarta.
8. Menteri Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik di Jakarta.
9. Kepala Staf Angkatan Darat di Jakarta.
10. Kepala Staf Angkatan Laut di Jakarta.
11. Kepala Staf Angkatan Udara di Jakarta.
12. Panglima Komando Wilayah Pertahanan II Jawa-Madura di Jakarta.
13. Kepala Kejaksaan Tinggi Jawa Timur di Surabaya.
14. Ketua Pengadilan Tinggi Jawa Timur di Surabaya.
15. Panglima Daerah Militer VIII Brawijaya di Malang.
16. Panglima Daerah Angkatan Laut IV di Surabaya.
17. Panglima Komando Daerah Angkatan Udara IV di Surabaya.
18. Kepala Jawatan Penerangan Propinsi Jawa Timur di Surabaya.
19. Kepala Dinas Kesehatan Propinsi Jawa Timur di Surabaya.
20. Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Propinsi Jawa Timur di Surabaya.
21. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Propinsi Jawa Timur di Surabaya.
22. Kepala Biro Pemerintahan Kantor Gubernur Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur di Surabaya.
23. Para Anggota "BAPPKEPALL" Propinsi Jawa Timur.-

- 39 -

Lampiran I - Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah
Propinsi Jawa Timur dan Kepala Daerah
Kepolisian X Jawa Timur

Tanggal 23 September 1972

Nomer : Pem/601/G/DLLAJR.
SKEP./A/72/IX/72.

DAFTAR Keanggotaan Badan Pelaksana Penanggulangan Kecelakaan
dan Penertiban Lalu Lintas Jawa Timur
(B A P P K E P A L L - J A T I M).

No. Urut	Kedudukan dalam BAPPKEPALL JATIM	J a b a t a n	N a m a
1.	K e t u a	Kepala Seksi Lalu Lin- tas Komando Daerah Ke- polisian X Jawa Timur.	A.K.B.P. SISWO ADIPOETRO.
2.	Wakil Ketua	Kepala Dinas Lalu Lin- tas dan Angkutan Jalan Raya Propinsi Jawa Ti- mur.	R. SOENARDI - BROTOPRAJITNO
3.	Sekretaris	Perwira Seksi Lalu Lin- tas Komando Daerah Ke- polisian X Jawa Timur.	K.P. SOETARMAN
4.	Wakil Sekretaris	Wakil dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Propinsi Jawa Timur.	PRANDJONO SH.
5.	Anggota-anggota	1. Wakil dari Dinas Pekerjaan Umum Pro- pinsi Jawa Timur. 2. Kepala Dinas Kese- hatan Propinsi Jawa Timur.	Ir. OERIP SOE- DARMAN. Dr. BAHRAWI WONGSO KOESOE- IMO MPA.

PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS AIRLANGGA

No. Urut	Kedudukan dalam BAPPKEPALL JATIM	J a b a t a n	N a m a
		3. Pengurus ORGANDA Propinsi Jawa Timur	Ir. B.G. MUNAAF
		4. Hakim diperbantukan di Pengadilan Tinggi Jawa Timur.	SUNOTO B.A.
		5. Kepala Seksi Sandi Kejaksaan Tinggi Jawa Timur.	HARTOJO SOE- HARJO B.A.
		6. Kepala Seksi Laporan Daerah Jawatan Penerangan R.I. Propinsi Jawa Timur.	OEMARDJIMIN.
		7. Kepala Bagian Hukum/Per-Undang-undangan Kantor Gubernur Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur.	M. ARIEF MUL- JADI SH.
		8. Karo O.P.S. PONDAM VIII/Brawijaya (Polisi Militer Daerah Militer VIII/Brawijaya).	HASAN BAKRI - Mayor CPM Nrp. 200166.
		9. Dan Den Pom Daerah IV (Komandan Detasemen Polisi Militer Daerah Angkatan Laut IV).	SOEPRATIKTO - Mayor Laut(c) Nrp. 1311/P.
		10. POMAU KODAU IV (Polisi Militer Angkatan Udara Komando Daerah Udara IV).	ROESDIJOKO - Kapten Nrp. 464673.

No. Urut	Kedudukan dalam BAPPKEPALL JATIM	J a b a t a n	N a m a
		11. Kepala Dinas PRO-VOOST Daerah Kepolisian X Jawa Timur.	AKBP: SOERADJI HARDJOSISWOJO.

KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X
JAWA TIMUR,

GUBERNUR KEPALA DAERAH
PROPINSI JAWA TIMUR,

tertanda

tertanda

(S. SAMSOERI MERTOJOSO).
Inspektur Jendral Polisi.-

(MOHAMMAD NOER).-

LAMPIRAN II Surat Keputusan Bersama Gubernur Kepala Daerah
Propinsi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian
X Jawa Timur

Tanggal 23 September 1972

No. : Pem/601/G/DLLAJR.
SKEP./A/72/IX/72.

TUGAS POKOK BADAN PELAKSANA PENANGGULANGAN KECELAKAAN
DAN PENERTIBAN LALU LINTAS JAWA TIMUR
(BAPPKEPALL-JATIM)

I. U M U M.

- a. Menggariskan langkah-langkah operasional yang harus ditempuh oleh Badan ini guna menertibkan/melancarkan arus Lalu Lintas dan mengamankannya dari segala macam kecelakaan ;
- b. Mengawasi pelaksanaan langkah-langkah yang digariskan tersebut sub. a. ;
- c. Meneliti Peraturan Lalu Lintas yang berlaku dan yang tidak sesuai dengan usaha-usaha penertiban, pelancaran dan pengamanan sebagaimana dimaksud dalam sub. a. ;

- d. Menyampaikan laporan secara berkala kepada Gubernur -- Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian X Jawa Timur, mengenai usaha-usaha penertiban, pelancaran dan pengamanan yang telah digaris-kan dan dilaksanakan oleh Badan dimaksud pada diktum "Pertama" Surat Keputusan ini ;
- e. Menyampaikan pertimbangan dan saran kepada Gubernur Kepala Daerah Propinsi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian X Jawa Timur, dalam usaha pembinaan dan usaha mengkoordinasikan segala kegiatan dibidang penertiban Lalu Lintas ;
- f. Apabila diperlukan, Ketua dimaksud diktum "Pertama" Surat Keputusan ini dapat membentuk Staf Ahli yang meliputi Research, Traffic Engineering, Traffic Education, Traffic Enforcement dan lain-lain sebagainya guna membantu pelaksanaan tugasnya.

II. JANGKA PENDEK.

1. Peninjauan dan penelitian kembali terhadap rambu-rambu yang ada, untuk diganti, ditambah dan disesuaikan dengan keadaan ;
2. Memperbanyak Zebra-Cross ditempat-tempat ramai ;
3. Ditiap-tiap penyeberangan penting dipasang lampu-lampu penyeberangan otomatis ;
4. Ditikungan-tikungan tajam supaya diadakan garis-garis pemisah jalan ;
5. Dibuat jalan khusus untuk kendaraan cepat dan lambat;
6. Merobah jalan gerobak / cikar kembali kejalur jalan - kiri ;
7. Penertiban pemasangan reklame dijalan-jalan termasuk reklame lampu hias ;
8. Perlu ditingkatkan pemeliharaan dan pengawasan terhadap pengamanan jalan-jalan ;
9. Perlu ditingkatkan pembinaan kepada para pengemudi ;

10. Dalam rangka memperbaiki sistim pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), perlu disebar luaskan persoalan P3K ini kepada berbagai lapisan masyarakat dengan mengedarkan buku-buku P3K yang sudah ada sebagai pedoman ;
11. Mengusahakan beberapa rumah sakit Rumah sakit Referral (Referral Hospital) sesuai dengan jumlah kecelakaan lalu lintas didaerah yang bersangkutan ;
12. Mengusahakan adanya Rehabilitasi centre bagi para korban kecelakaan lalu lintas yang cacad ;
13. Perlu mengadakan pengumpulan data, perencanaan dan melakukan evaluasi untuk pencegahan kecelakaan lalu lintas.

III. JANGKA PANJANG.

1. Memperbanyak jembatan-jembatan penyeberangan ;
2. Menyempurnakan pulau-pulau jalan (traffic island) supaya sesuai dengan fungsinya ;
3. Supaya tidak terdapat suasana yang menjemukan, perlu diadakan variasi pandangan disekitar jalan (misalnya pengaturan komposisi penanaman pohon-pohon dan sebagainya) ;
4. Penguasaan pandangan bebas dari simpang jalan / tikungan-tikungan jalan ;
5. Untuk tidak mengganggu kelancaran lalu lintas, perlu disediakan tempat-tempat parkir khusus.-

KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X
JAWA TIMUR,

tertanda

(S. SAMSOERI MERTOJOSO).
Inspektur Jenderal Polisi

GUBERNUR KEPALA DAERAH
PROPINSI JAWA TIMUR,

tertanda

(MOHAMMAD NOER).-

6. Pelaksanaan Sistim Bukti Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu (Sistim Tilang).

Para pelaksana hukum, khususnya pihak Kepolisian, Kejaksaan, Pengadilan yang mempunyai tugas dan wewenang dalam tindakan dan penyelesaian perkara, setelah memahami betapa makin meningkatnya volume dan frekwensi lalu lintas yang mengakibatkan pula meningkatnya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di wilayah Jawa Timur ini, berusaha untuk menyesuaikan pelaksanaan hukum yang berlaku seirama dengan kemajuan lalu lintas.

Dalam hal ini Ketua Pengadilan Tinggi Jawa Timur, Kepala Kejaksaan Tinggi Jawa Timur, Kepala Daerah Kepolisian X - Jawa Timur telah membuat instruksi bersama tentang Pelaksanaan Sistim Bukti Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu yang selanjutnya dinamakan Sistim Tilang.

Menanggapi Sistim Tilang ini, menurut hemat kami secara teoritis adalah suatu penyederhanaan prosedur penyelesaian perkara-perkara pelanggaran lalu lintas tertentu dengan tujuan dapat diselesaikannya perkara-perkara pelanggaran lalu lintas dengan cepat.

Namun perlu kiranya menjadi perhatian bahwa hendaknya dalam praktek betul-betul dilaksanakan menurut pedoman dan dasar hukum yang berlaku diimbangi para pelaksana yang dapat dipertanggung jawabkan terutama dalam rangka diadakan razia.

Dalam praktek pengadilan kilat dengan menggunakan Sistim Tilang yang akhir-akhir ini dilancarkan di daerah - Kotamadya Surabaya, orang awam ada yang berbicara bahwa pidana denda yang dijatuhkan ada yang sampai Rp. 15.000,-- dan bahkan se-olah-olah sudah ada tarip yang telah digariskan untuk masing-masing kasus perkara.

Kalau tokh hal ini terjadi, maka kami mengingatkan kembali pada dasar-dasar hukum yang berlaku yang mana menurut hemat kami dalam pasal 32 Undang-undang nomor 3 tahun 1965 dirumuskan bahwa pelanggaran-pelanggaran atas pasal-pasal yang disebut dalam pasal 32 tersebut diancam

pidana kurungan selama-lamanya tiga bulan atau denda sebanyak banyaknya Sepuluh ribu rupiah.

Sebagai kelengkapan dalam uraian ini kami kutipkan Instruksi Bersama Ketua Pengadilan Tinggi Jawa Timur, Kepala - Kejaksaan Tinggi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian X - Jawa Timur tentang pelaksanaan Sistim Tilang sebagai berikut.

INSTRUKSI BERSAMA

KETUA PENGADILAN TINGGI JATIM, KEPALA KEJAKSAAN TINGGI
JATIM DAN KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X JATIM

- 194/Um/1972

HOMOR : - Inst.007/I.5/10/72

- INS/A/36/X/1972

TENTANG :

PELAKSANAAN SISTIM BUKTI PELANGGARAN LALU LINTAS TERTENTU
(SISTIM TILANG)

- Memperhatikan :
1. Surat Keputusan bersama Ketua Mahkamah Agung, Jaksa Agung, Kepala Kepolisian R.I. dan Menteri Kehakiman R.I. tanggal 14 Januari 1971 Nomor : 001/KMA/71, 002/DA/1/71, 4/SK/Kapolri/71, JS/4/2/21 tentang : Procedure penyelesaian perkara-perkara pelanggaran lalu lintas tertentu beserta ketentuan pelaksanaannya tersebut didalam lampiran.
 2. Hasil Rapat Kerja Kasi Lantas seluruh Indonesia pada tanggal 11 s/d 16 September 1972 di Jakarta.
 3. Hasil pertemuan musyawarah antara Ketua - Pengadilan Tinggi Jawa Timur, Kepala Kejaksaan Tinggi Jawa Timur dan Kepala Daerah Kepolisian X Jawa Timur tanggal 3 Oktober 1972 di Surabaya.
 4. Instruksi bersama Menteri Kehakiman, Ketua Mahkamah Agung Indonesia, Jaksa Agung

dan Panglima Angkatan Kepolisian R.I. tanggal - Desember 1967 nomor : J.S.7/8/6/68, 1/KM/34/A.I/68, INSTR-016/DA/12/67, POL.60/INSTR/PANGKAK/67 tentang : "Memaratkan" pengajuan perkara dan penyidangan-nya terhadap perkara dan orang-orang tahanan.

- Menimbang** :
1. Bahwa meningkatnya volume dan frekwensi lalu lintas yang mengakibatkan meningkatnya pula pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur ini, khususnya yang terjadi didalam Kotamadya Surabaya.
 2. Untuk melaksanakan Undang-undang/ketentuan-ketentuan yang mengatur lalu lintas di Jatim, dirasa perlu untuk menyesuaikan pelaksanaannya yang seirama dengan kemajuan lalu lintas.
 3. Bahwa oleh karenanya, penyederhanaan procedure penyelesaian perkara-perkara pelanggaran lalu lintas dengan Sistim bukti pelanggaran lalu lintas tertentu (Sistim Tilang) yang nanti akan lebih banyak membawa manfaat bagi semua pihak, perlu segera dilaksanakan.

- Mengingat** :
1. Pasal 4 ayat 2 Undang-undang No.14 tahun - 1970 tentang Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman.
 2. Pasal 4 Undang-undang No.15 tahun 1961 tentang Ketentuan Pokok Kejaksaan Republik Indonesia.
 3. Undang-undang No.13 tahun 1961 tentang: Ketentuan-ketentuan pokok Kepolisian Republik Indonesia.
 4. Undang-undang No.3 tahun 1965 tentang: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

5. Reglemen Indonesia yang diperbaharui (R.I.B.).

M E N G I N S T R U K S I K A N :

- Kepada** : 1. Semua Kepala Pengadilan Negeri di Jawa Timur ;
2. Semua Kepala Kejaksaan Negeri di Jawa Timur ;
3. Semua Komandan Antar Resort/Komandan Resort
Kepolisian di Jawa Timur.
- Untuk** : 1. Melaksanakan penyelesaian perkara pelanggaran
lalu lintas dengan Sistim Bukti Pelanggaran
lalu lintas tertentu (Sistim Tilang), didaerah
wewenang Hukum masing-masing ;
2. Pada tiap-tiap diadakan razia, baik siang mau-
pun malam hari, diadakan pengadilan kilat de-
ngan memakai Sistim Tilang sebagai sarananya,
tanpa menyimpang dari prinsip hukum Acara Pida
na yang berlaku ;
3. INSTRUKSI ini mulai berlaku pada tanggal dike-
luarkan.-

Dikeluarkan di : S U R A B A Y A

Pada tanggal : 13 OKTOBER 1972

KETUA PENGADILAN TINGGI

JAWA TIMUR

Wakil,

tertanda

S U T O M O - S.H.

KEPALA KEJAKSAAN TINGGI

JAWA TIMUR

tertanda

PURWANTO SASTROATMOJO SH.

KEPALA DAERAH KEPOLISIAN X

JAWA TIMUR

tertanda

S. SAMSOERI MERTOJOSO

Inspektur Jenderal Polisi.

Disamping memahami aparatur-aparatur pelaksana hukum, maka kiranya perlu diketahui pula tentang peralatan-peralatan apa yang dipakai dalam pengaturan tertib lalu lintas. Agar didalam lalu lintas jalan ada suatu ketertiban bagi para pemakai jalan diberikan atau dipasang suatu tanda-tanda yang mempunyai arti sesuai dengan ketentuan-ketentuan peraturan lalu lintas yang berlaku. Tanda-tanda yang dimaksud adalah memberi petunjuk kepada para pemakai jalan sebagaimana seharusnya para pemakai jalan berbuat sesuatu didalam lalu lintas jalan.

Tanda-tanda tersebut berupa antara lain tanda-tanda rambu, garis-garis jalur jalan, garis-garis khusus penyeberangan, jembatan-jembatan penyeberangan, tanda-tanda bahaya, lampu-lampu otomatis atau dengan tenaga manusia dan sebagainya.

Demikian sekedar uraian kami dalam masalah tenaga dan alat pengamanan lalu lintas jalan, dan lebih lanjut kami kemukakan tentang putusan-putusan Pengadilan Negeri sebagai suatu perwujudan bentuk pelaksanaan hukum yang bersifat tindakan represif.

B. Putusan-putusan Pengadilan Negeri.

Dalam uraian ini kami akan mencoba meninjau segi bentuk dan isi serta pidana yang dijatuhkan dalam putusan Pengadilan Negeri dalam kasus perkara pasal 359 KUHP. dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas jalan.

Berkenaan dengan hal diatas maka kami kutipkan beberapa ikhtisar keputusan Pengadilan Negeri.

Terdakwa berada ~~diluar~~/didalam tahanan
sejak tanggal : 12 Desember 1970.

DAFTAR PIDANA No. : 655/71 S.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA.

K E P U T U S A N

Pengadilan Negeri/~~Ekonomi~~ di Surabaya dalam mengadili perkara-perkara kejahatan dalam tingkat pertama pada hari

Senin tanggal 16-8-1971 dalam perkaranya terdakwa-terdakwa :

Mat Bukran

umur 30 tahun, kelahiran Merkeneng, Kec. Tanah Merah, /
Bangkalan Madura, Agama Islam, pekerjaan Makelaran muatan,
tempat tinggal Jl. Bolodewo No.90 Surabaya.

Pengadilan Negeri / ~~Ekonomi~~ tersebut :

Membaca surat-surat dalam perkara ini ;

Mendengar keterangan saksi-saksi ;

Mendengar juga terdakwa-terdakwa dalam pengakuannya /
pemungkirannya ;

Mengingat uraian tuntutan Jaksa (requisitoir) yang de-
ngan tertulis telah diserahkan dipersidangan dan isinya
pada pokoknya sebagai berikut :

Supaya Pengadilan Negeri / Ekonomi di Surabaya menyatakan bah-
wa terdakwa-terdakwa tersebut diatas bersalah telah melakukan
kejahatan sebagaimana diatur dan diancam hukuman menurut pasal
359 K.U.H.P. jo. 3b PPL 5(1)a PPL 21 (1)c UUL 2 (1) UUL.

.....
.....
dan oleh karena itu supaya kepada terdakwa-terdakwa tersebut
dijatuhi hukuman
penjara selama : 8 (delapan) bulan potong tahanan.

.....
.....

Menimbang d.s.b. ;

Mengingat d.s.b. ;

M E N G A D I L I :

Menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas ber-
salah telah melakukan kejahatan tersebut dalam pasal
359 KUHP jo.3b PPL 5(1)a PPL, 21 (1)c UUL 2 (1) UUL.

.....
.....
.....

Menghukum ia / ~~mereka para~~ terdakwa oleh karena itu dengan hukuman penjara selama : 8 bulan potong tahanan

.
.
.

Memerintahkan supaya barang-barang bukti berupa

.
.
.
.
.

segera sesudah pemeriksaan ini dirampas/dikembalikan kepada

.

Menghukum pula ia/mereka para terdakwa untuk membayar ongkos-ongkos dalam perkara ini.

Demikianlah diambil keputusan ini pada hari Senin tanggal 16 Agustus 1971 oleh kami

. ~~Ketua Majelis;~~
. ~~Hakim Anggota;~~
. Soetrisno S.H. . . . Hakim ~~Hakim Anggota;~~

dan pada hari itu juga putusan ini diumumkan dimuka umum oleh kami dengan dihadiri oleh Sarmani Panitera pengganti

. Ny.Kustini Soejitno S.H. J a k s a
serta oleh terdakwa. ~~terdakwa dan pembelanya.~~

Panitera-Pengganti tsb.

Ketua Majelis,

ttd.

ttd.

(Sarmani).

(Soetrisno S.H.).

Maksud perkara dengan singkat :

dakwa waktu mengemudi speda motor L-6787 Z. berjalan di jalan Kalisosok, menyalip truck yang berjalan sejurusan pandangan muka terhambat sehingga terjadi tabrakan dengan becak, dan menyakibatkan matinya bagi orang lain;Waktu diperiksa ternyata tidak mempunyai STM untuk kendaraan tersebut.

Terdakwa ~~berada diluar~~/didalam tahanan sejak tanggal 13 Juli 1970 s/d 20 Juli 1970.

DAFTAR PIDANA NO.: 1395/1971 S.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA.

K E P U T U S A N

Pengadilan Negeri/~~Ekonomi~~ di Surabaya dalam mengadili perkara-perkara kejahatan dalam tingkat pertama pada hari Sabtu tanggal 31 Juli 1971 dalam perkaranya terdakwa-terdakwa :

J a h j a

umur 23 tahun, kelahiran Jombang, pekerjaan Sopir, agama Islam, alamat Jl. Kedungsroko No. 19 Surabaya.

Pengadilan Negeri/~~Ekonomi~~ tersebut :

Membaca surat-surat dalam perkara ini ;

Mendengar keterangan saksi-saksi ;

Mendengar juga terdakwa-terdakwa dalam pengakuannya / pemungkirannya ;

Mengingat uraian tuntutan Jaksa (requisitoir) yang dengan tertulis telah diserahkan dipersidangan dan isinya pada pokoknya sebagai berikut :

Supaya Pengadilan Negeri / Ekonomi di Surabaya menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas bersalah telah melakukan kejahatan sebagaimana diatur dan diancam hukuman menurut pasal 359 KUHP. jo. 11 (4)b PPL jo. 2 (1) UUL.

.....

dan oleh karena itu supaya kepada terdakwa-terdakwa tersebut dijatuhi hukuman penjara selama 8 (delapan) bulan segera masuk

.....

Menimbang d.s.b. ;

Mengingat d.s.b. ;

M E N G A D I L I :

Menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas bersalah telah melakukan kejahatan tersebut dalam pasal 359 KUHP jo. 11(4)b PPL. jo. 2(1) UUL.

Menghukum ia / ~~mereka para~~ terdakwa oleh karena itu dengan hukuman penjara selama : 8 (delapan) bulan segera masuk.

Memerintahkan supaya barang-barang bukti berupa
segera sesudah pemeriksaan ini dirampas/dikembalikan kepada

Menghukum pula ia / mereka para terdakwa untuk membayar - ongkos-ongkos dalam perkara ini.

Demikianlah diambil keputusan ini pada hari Sabtu tanggal 31 Juli 1971 oleh kami

. ~~Ketua Majelis;~~
. ~~Hakim Anggota;~~
. Ny. Matatula Hakim ~~Anggota;~~
dan pada hari itu juga putusan ini diumumkan dimuka umum oleh kami dengan dihadiri oleh
. Soediawan Panitera pengganti ;
. Abd. Wachid J a k s a
serta oleh terdakwa-terdakwa dan pembelanya.

Penitera Pengganti tsb.

Ketua Majelis,

ttd.
(Soediawan)



ttd.
(Ny. Matatula).

Maksud perkara dengan singkat :

Sewaktu dakwa mengemudikan kendaraannya dijalanan umum kurang hati-hati dan tidak dapat menguasai kendaraannya sehingga terjadi kecelakaan/tabrakan, dan dapat mendatangkan bahaya bagi lalu lintas lainnya.

Terdakwa berada ~~diluar~~/didalam tahanan sejak tanggal 10-1-1971 s/d 12-1-1971

DAFTAR PIDANA No.: 1017/1971 S.

DENI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA.

K E P U T U S A N

Pengadilan Negeri / ~~Ekonomi~~ di Surabaya dalam mengadili perkara-perkara kejahatan dalam tingkat pertama pada hari Selasa tanggal 15 Juni 1971 dalam perkaranya terdakwa-terdakwa:

Soekajat

Umur 35 tahun, kelahiran Surabaya, agama Islam, pekerjaan Sopir, tempat tinggal Jl. Sidodadi GG. IX/17 Surabaya

Pengadilan Negeri/Ekonomi tersebut :

Membaca surat-surat dalam perkara ini ;

Mendengar keterangan saksi-saksi ;

Mendengar juga terdakwa-terdakwa dalam pengakuannya / pemungkirannya ;

Mengingat uraian tuntutan Jaksa (requisitoir) yang dengan tertulis telah diserahkannya dipersidangan dan isinya - pada pokoknya sebagai berikut :

Supaya Pengadilan Negeri / Ekonomi di Surabaya menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas bersalah telah melakukan kejahatan sebagaimana diatur dan diancam hukuman menurut pasal 359 KUHP jo 3b. PPL jo 2 (1) UUL.

.....

 dan oleh karena itu supaya kepada terdakwa-terdakwa tersebut
 dijatuhi hukuman penjara selama 5 (lima) bulan

Menimbang d.s.b. ;

Mengingat d.s.b. ;

M E N G A D I L I :

Menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas ber-
 salah telah melakukan kejahatan tersebut dalam pasal -
 359 KUHP jo 3b PPL. jo. 2(1) UUL.

Menghukum ia/mereka para terdakwa oleh karena itu de-
 ngan hukuman penjara selama 4 (empat) bulan dengan masa per-
 cobaan 1 tahun 6 bulan

Memerintahkan supaya barang-barang bukti berupa

 segera sesudah pemeriksaan ini dirampas/dikembalikan kepada -

Menghukum pula ia/mereka para terdakwa untuk membayar -
ongkos-ongkos dalam perkara ini.

Demikianlah diambil keputusan ini pada hari Selasa tang
gal 15 Juni 1971 oleh kami

..... Ketua Majelis ;
 Hakim Anggota ;
 Nn.Hartini Kasran S.H. Hakim Anggota ;

dan pada hari itu juga putusan ini diumumkan dimuka umum oleh kami dengan dihadiri oleh

. Ny. Sudarmani Panitera Pengganti

. Amining Sjam J a k s a

serta oleh terdakwa ~~terdakwa dan pembelanya.~~

Panitera-Pengganti tsb.,

Ketua Majelis,

tertanda

tertanda

(Soedarmani).

(Hartini Kasran S.H.).

Maksud perkara dengan singkat :

karena terdakwa pada waktu mendahului lain kendaraan, kurang cukup ambil haluan kekanan, sehingga dapat menimbulkan terjadinya kecelakaan/tabrakan dan mengakibatkan matinya orang lain.-

Terdakwa berada diluar/didalam tahanan sejak tanggal : 13 Nopember 1970

DAFTAR PIDANA No.: 483/71 S.

DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA

K E P U T U S A N

Pengadilan Negeri/Ekonomi di Surabaya dalam mengadili perkara-perkara kejahatan dalam tingkat pertama pada hari Kamis tanggal 25 Maret 1971 dalam perkaranya terdakwa-terdakwa

Petrus Nuba

umur 32 tahun, kelahiran Flores, agama Katolik, pekerjaan Sopir, tempat tinggal Kebraon Gg.II/28 Kedirus Surabaya.

Pengadilan Negeri / ~~Ekonomi~~ tersebut :

Membaca surat-surat dalam perkara ini ;

Mendengar keterangan saksi-saksi ;

Mendengar juga terdakwa-terdakwa dalam pengakuannya / pemungkirannya ;

Mengingat uraian tuntutan Jaksa (requisitoir) yang dengan tertulis telah diserahkan dipersidangan dan isinya pada pokoknya sebagai berikut :

Supaya Pengadilan Negeri / Ekonomi di Surabaya menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas bersalah telah melakukan kejahatan sebagaimana diatur dan diancam hukuman menurut pasal 359 KUHP, dan 4 d PPL jo. 11(4)b PPL jo. 2(1) UUL.

.....
.....
dan oleh karena itu supaya kepada terdakwa-terdakwa tersebut dijatuhi hukuman penjara selama 3 (tiga) tahun potong tahanan

Menimbang d.s.b. ;

Mengingat d.s.b. ;

M E N G A D I L I :

Menyatakan bahwa terdakwa-terdakwa tersebut diatas telah melakukan kejahatan tersebut dalam pasal 359 KUHP dan 4d PPL jo. 11(4)b PPL jo. 2(1) UUL.

.....
.....
.....

Menghukum ia / ~~mereka-pare~~ terdakwa oleh karena itu dengan hukuman penjara selama : 3 (tiga) tahun potong tahanan.

.....
.....
.....

Memerintahkan supaya barang-barang bukti berupa

segera sesudah pemeriksaan ini dirampas / dikembalikan kepada

Menghukum pula ia / mereka para terdakwa untuk membayar ongkos-ongkos dalam perkara ini.

Demikianlah diambil keputusan ini pada hari Kamis tanggal 25 Maret 1971 oleh kami :

. ~~Ketua Majelis~~ ;
 ~~Hakim Anggota~~ ;
 Soemartono S.H. ~~Hakim Anggota~~ ;

dan pada hari itu juga putusan ini diumumkan dimuka umum oleh kami dengan dihadiri oleh :

. Marham Panitera Pengganti
 Hendarwati J a k s a

serta oleh terdakwa-terdakwa dan pembelanya.

Panitera-Pengganti tsb.,

Ketua Majelis,

tertanda

tertanda

(Marham).

(Soemartono S.H.).-

Maksud perkara dengan singkat :

Sewaktu terdakwa bernama : Petrus Nuba telah mengemudikan kendaraan Truck L-420-B berjalan dari jurusan Selatan ke Utara di jalan umum Raya Gubeng Surabaya, tenaganya terlalu payah/lelah, sesampainya didepan rumah no. 40 Jalan Raya Gubeng Surabaya, ia tidak dapat menguasai kendaraannya kemudian menabrak seorang anak perempuan mengendarai sepeda mini yang datangnya sama dari jurusan Selatan ke Utara oleh karena kurang hati-hatinya perbuatan mana sehingga mengakibatkan dari pengendara sepeda tersebut bersama yang digandolkan meninggal dunia seketika ditempat kejadian.

Setelah kita pelajari dan teliti keputusan Pengadilan Negeri sebagaimana diatas, maka kami akan sekedar menanggapi sebagai berikut :

a. Bentuk dan isi dari keputusan adalah sangat sederhana.

Kami memaklumi bahwa para hakim dalam menyusun putusan suatu perkara sumier cukup menggunakan dan mengisi blanko putusan yang memang telah disediakan dan diperkenankan.

Dan hakim hanya akan menyusun putusan dengan lengkap baik mengenai pokok-pokok kasus perkara, pertimbangan pertimbangan yang ada apabila perkara tersebut naik banding.

Namun menurut hemat kami - khususnya dalam kasus perkara yang menyangkut jiwa manusia seperti halnya putusan-putusan tersebut diatas, seyogyanya hakim menyusun dan membuat putusan secara teliti, lengkap dengan segala pertimbangan pertimbangan yang ada baik apakah perkara tersebut banding maupun tidak banding.

Kiranya kita fahami dan sadari bersama bahwa masalah jiwa manusia adalah suatu kenyataan yang merupakan salah satu unsur dari pada hakekat kemanusiaan.

Dan manusia adalah makhluk Tuhan yang paling sempurna diantara lainnya.

Oleh karenanya adalah wajar bilamana kita memberikan penghormatan dan penghargaan se-tinggi-tingginya terhadap jiwa seseorang sebagai hakekat kemanusiaan.

Berkenaan dengan hal tersebut, maka setiap perbuatan dan tindakan yang menyangkut jiwa seseorang, seharusnya di tinjau dan dipelajari dengan penuh ketekunan, ketelitian yang mana kesemuanya akan merupakan suatu dokumen autentik yang sangat penting artinya bagi siapapun yang memerlukannya.

b. Pasal-pasal yang diterapkan cukup lengkap, dimana telah dihubungkannya pula dengan per-Undang-undangan Lalu Lintas yang berlaku.

c. Hukuman / pidana yang dijatuhkan, kecuali putusan Perkara Pidana No.483/71 S. adalah ringan.

Dalam hal ini kiranya wajib para pelaksana hukum selalu mengikuti dan menyesuaikan perkembangan dan tuntutan masyarakat, dimana dewasa ini masalah kecelakaan adalah suatu peristiwa yang sering terjadi dan mengganggu ketertiban serta ketenteraman masyarakat. Disamping hal tersebut perlu dipahami lagi bahwa ancaman pidana dalam pasal 359 KUHP telah berubah dari pidana penjara satu tahun menjadi lima tahun (Lembaran Negara Nomer 1 tahun 1960), yang mana mengandung arti bahwa unsur kealpaan dalam pasal 359 KUHP tidak lagi merupakan suatu unsur yang dapat meringankan hukuman semata-mata.

Menurut hemat kami seyogyanya hukuman diperberat, sebagai usaha pula agar pihak lain akan lebih berhati-hati.



B A B - VKESIMPULAN DAN SARAN-SARAN

Berdasarkan atas semua uraian sebagaimana tersebut dalam bab-bab terdahulu, maka dapat kami peroleh suatu kesimpulan sebagai berikut :

1. Ditinjau dari segi yuridis, kita dapatkan perbedaan antara pasal 359 KUHP yang tercantum dalam Buku II Bab XXI di satu pihak dengan Undang-undang Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan dilain pihak yaitu Pasal 359 KUHP diperlakukan terhadap kecelakaan Lalu Lintas Jalan yang berakibat matinya orang, sedang Undang-undang Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan hanya dapat diperlakukan terhadap pelanggaran Lalu Lintas Jalan yang tidak menimbulkan akibat matinya orang atau luka-luka berat atau luka-luka ringan. Pelanggaran pasal-pasal Undang-undang Lalu Lintas Jalan dan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan merupakan pelanggaran, sedang pelanggaran pasal 359 KUHP adalah merupakan kejahatan. Isi dari Undang-undang Lalu Lintas dan Peraturan Pemerintah Lalu Lintas Jalan maupun pasal 359 KUHP sudah cukup luas dan teliti artinya dapat menampung segala persoalan yang menyangkut kecelakaan lalu lintas jalan. Yang dirasakan ada kekurangan yaitu dasar hukum bagi hakim dalam memutuskan suatu perkara kecelakaan lalu lintas untuk menjatuhkan hukuman ganti rugi atas kerugian materiel yang ada disamping pidana penjara atau kurungan; kecuali apabila hukuman yang dijatuhkan voorwaardelyk dimana dapat dimasukkan dalam pengertian syarat khusus.
2. Untuk adanya suatu kejahatan yang dapat dirumuskan dalam pasal 359 KUHP dalam hubungannya dengan kecelakaan lalu lintas jalan maka harus dibuktikan adanya perbuatan pelanggaran per-Undang-undangan lalu lintas yang mengakibatkan matinya orang yaitu merupakan suatu perbuatan yang bersifat melawan hukum dan dilakukan oleh seseorang yang kurang hati-hati, lalai atau keteledorannya yaitu sebagai

suatu pertanggung jawaban hukum pidana.

3. Sebab-sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas antara lain:
 - a. Kondisi jalan yang belum seimbang dengan perkembangan - teknik alat angkutan yang lebih pesat.
 - b. Kurang adanya rasa tanggung jawab dari para pemakai jalan.
 - c. Kurang adanya pengetahuan peraturan dan kesopanan lalu lintas jalan dari pengemudi atau pemakai jalan.
 - d. Karena adanya jiwa pengendara yang egoistis, pengebut, ugal-ugalan.
 - e. Kesadaran hukum masyarakat atas bahayanya lalu lintas - jalan serta tertib lalu lintas adalah kurang.
 - f. Pelaksanaan pemberian SIM menurut syarat-syarat yang ada kurang mencapai kesempurnaan, sehingga para pengemudi dalam praktek kurang dapat dipertanggung jawabkan.
 - g. Kurang atau tidak tepat dalam pengaturan jalur jalan dan tanda rambu.
4. Masalah kecelakaan lalu lintas adalah masalah kita bersama. Oleh karenanya segala usaha para pelaksana hukum baik yang bersifat preventif maupun represif adalah suatu langkah - positif, disamping bantuan masyarakat yang ada. Seperti halnya dibentuk Badan Pelaksana Penanggulangan dan Keter-tiban Lalu Lintas Jawa Timur, sistim Peradilan yang disebut Sistim Tilang, BKLL, Hansip/Wanra Lalu Lintas.
5. Bentuk dan isi putusan Pengadilan Negeri adalah terlalu sederhana khususnya untuk dipakai dalam kasus perkara yang menyangkut jiwa seseorang.
6. Para pelaksana hukum cukup teliti dalam penerapan pasal - yang dilanggar.
7. Para pelaksana hukum kurang mengikuti perkembangan dan tuntutan masyarakat dalam menjatuhkan hukuman khususnya yang menyangkut jiwa seseorang.

S A R A N - S A R A N .

1. Perlu meng-upgrade dan memodernisir Sarana-sarana lalu lintas, misalnya pelebaran jalan, perbaikan jembatan, pembukaan jalan baru, penghapusan alat pengangkutan yang kurang efisien seperti di Surabaya adanya kereta api jurusan Wonokromo ke Ujung sehingga mempersempit jalan disamping kurang sedap dipandang sebab melalui jalan kota.
2. Rencana daerah bebas becak dapat sekiranya direalisasikan dengan didahului persiapan-persiapan yang matang.
3. Penertiban pedagang dikaki lima/pinggir jalan, trotoir.
4. Pembatasan terhadap pemasukan kendaraan (import) baik jumlah maupun tonagenya, disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi sarana lalu lintas.
5. Para petugas hendaknya selalu menunjukkan sikap dan contoh yang baik kepada masyarakat dalam mentaati peraturan peraturan lalu lintas disamping selalu meng-upgrade diri tentang pengetahuan tertib lalu lintas.
6. Perlu diberikan penerangan secara luas kepada masyarakat tentang peraturan dan kesopanan lalu lintas baik melalui sekolah-sekolah maupun lembaga-lembaga masyarakat yang ada.
7. Pemberian Surat Izin Mengemudi hendaknya dilaksanakan dengan ketat.
8. Pengawasan yang lebih ketat terhadap jumlah maximum penumpang atau muatan, maximum kecepatan.
9. Supaya ditinjau dan diefektifkan penempatan tanda-tanda rambu misalnya jalan tikungan, jalan mendaki/menurun, penyeberangan, penempatan.
10. Bentuk dan isi Putusan Pengadilan Negeri khususnya terhadap kasus perkara yang menyangkut jiwa seseorang hendaknya dibuat secara lengkap dan teliti.
11. Hukuman yang dijatuhkan hendaknya diperberat mengingat - meningkatnya peristiwa kecelakaan lalu lintas dewasa ini demi mengimbangi tuntutan masyarakat dan sebagai warning terhadap lainnya supaya lebih berhati-hati.

B A B - VI

P E N U T U P

Demikianlah skripsi ini kami akhiri, semoga uraian kami yang sederhana ini sekedar dapat ikut memberikan manfaat dalam pelaksanaan tertib hukum di Negara kita yang sedang dalam pembangunan ini.-

