

BENTUK PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN MOBIL SEMI AUTONOMOUS TERHADAP KECELAKAAN AKIBAT GAGALNYA SISTEM

Kevin Bryan Arya Herwanto

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, kevinjoe4545@gmail.com

Rosalinda Elisina Latumahina

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, rosalindael@untag-sby.ac.id

ABSTRACT

The increasing number of semi-autonomous vehicles on the streets of Indonesia, plus the absence of a legal rule governing the legality of these vehicles, poses a new legal problem. The problem arises if there is an accident caused by the failure of the semi-Autonomous system who should be responsible and what is the form of legal protection obtained by a consumer who uses the vehicle, this research is a normative juridical research in which the author uses the method of statutory approach and also normative research. The results of this study found that currently the position of semi-autonomous cars can be said to be objects that have AI (Artificial Intelligence) technology where the position of AI in Indonesia itself is included in the shutter of Electronic Agents or Electronic Systems, and the provisions regarding these rules have been regulated in the ITE Law and PP 71/2019 which means that business actors must be responsible for the existence of the system. Consumers themselves get legal protection in accordance with what has been stated in Law No. 8 of 1999 concerning Consumer Protection and consumers are entitled to compensation for losses suffered by consumers.

Keywords : *Semi Autonomous, Traffic Accident, Consumer Protection*

ABSTRAK

Semakin banyaknya jumlah kendaraan semi Autonomous yang berada di jalanan Indonesia, ditambah belum adanya sebuah aturan hukum yang mengatur tentang legalitas kendaraan tersebut, menimbulkan sebuah problematika hukum baru. Problematika tersebut muncul apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh gagal sistem semi Autonomous siapakah yang harus bertanggung jawab dan bagaimana bentuk perlindungan hukum yang didapat oleh seorang konsumen pengguna kendaraan tersebut, penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif yang mana penulis menggunakan metode pendekatan perundang-undangan dan juga penelitian normatif.. Hasil penelitian ini menemukan bahwa saat ini kedudukan mobil semi Autonomous bisa dikatakan sebagai benda yang memiliki teknologi AI (*Artificial Intelligence*) yang mana kedudukan AI di Indonesia sendiri masuk dalam rana Agen Elektronik atau Sistem Elektronik dan ketentuan mengenai aturan tersebut telah diatur dalam UU ITE dan PP 71/2019 yang mana berarti pelaku usaha wajib bertanggung jawab atas keberadaan sistem tersebut. Konsumen sendiri mendapat perlindungan hukum sesuai dengan apa yang telah dituangkan dalam UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan konsumen berhak mendapatkan kompensasi atas kerugian yang konsumen derita.

Kata Kunci : *Semi Autonomous, Kecelakaan Lalu-Lintas, Perlindungan Konsumen*

1. Pendahuluan

Semakin tingginya kebutuhan masyarakat dalam hal penggunaan kendaraan bermotor khususnya Mobil membuat banyak pabrikan berlomba-lomba untuk menghadirkan kendaraan dengan teknologi terdepan yang diharapkan mampu mempermudah kegiatan mobilitas setiap individu yang mengendarainya. Salah satu fitur yang sedang gencar – gencarnya dihadirkan oleh hampir seluruh pabrikan mobil saat ini adalah fitur Autonomous dan fitur Semi Autonomous. Pada dasarnya kedua sistem kemudi tersebut adalah sebuah fitur yang mana dapat membantu tugas manusia sebagai pengemudi mobil untuk mengendalikan laju kendaraannya. Sistem tersebut akan dibantu oleh komputer. komputer akan menjaga mobil tetap pada jalurnya dan akan mengawasi kondisi sekitar mobil menggunakan berbagai sensor radar dan kamera yang terdapat pada setiap sisi mobil..

Walaupun sama-sama dibantu oleh komputer kedua fitur tersebut tentunya memiliki perbedaan yang mendasar mengenai cara kerja dari sistem tersebut. Yang membedakan sistem AutoPilot dan semi Autonomous adalah pada cara kerjanya, jika sistem Autonomous maka pengemudi mobil dapat melepas kendali mobil secara penuh dan mobil akan full dikendalikan oleh robot dan berbagai sensornya. Dan pada mobil yang dibekali oleh fitur semi Autonomous pengemudi masih memegang kendali mobil dan robot beserta sensor-sensornya hanya menjadi pembantu untuk menjaga mobil tetap berada di jalurnya. Di Indonesia sendiri fitur semi Autonomous pada kendaraan roda empat sering dikenal dengan istilah-istilah sebagai berikut yaitu: fitur *Adaptive Cruise Control*, fitur *Lane Keeping Assist* dan *Lane Following Assist* Dan fitur *Collision Mitigation Braking System*. Tujuan diciptakannya fitur-fitur tersebut tak lain adalah agar membantu mengurangi resiko terjadinya kecelakaan. karena seperti yang kita ketahui saat ini kecelakaan akibat faktor kelalaian manusia merupakan yang terbesar menyumbang angka tingkat kecelakaan di dunia..

Selain untuk meminimalisir resiko sebuah kecelakaan adanya fitur Autonomous atau semi Autonomous juga mempunyai sisi positif, salah satu nilai positif tersebut adalah dengan adanya sistem Autonomous maka kendaraan dapat menghasilkan konsumsi bahan bakar yang lebih hemat. Penghematan bahan bakar dapat terjadi dikarenakan saat kita melakukan perjalanan dengan mengaktifkan sistem Autonomous kontrol gas saat akselerasi dan deselerasi mobil akan berada dibawah kendali sistem, dengan hal tersebut maka sistem dapat mengatur besar kecilnya tenaga yang dibutuhkan oleh kendaraan. Dan dengan berjalannya kendaraan secara konstan maka tak heran konsumsi BBM mobil dapat jauh lebih hemat dibanding kendali yang dipegang oleh manusia. ¹

Walaupun memiliki sisi positif. Hingga penelitian ini dibuat, kedudukan hukm atau legalitas kendaraan semi Autonomous di Indonesia masih disejajarkan dengan mobil penumpang pada umumnya. Legalitas mobil auto pilot atau semi Autonomous di Indonesia hingga saat ini masih berpedoman pada peraturan Perundang-undangan yang mengatur tentang keberadaan transportasi yang mana berarti mobil semi Autonomous merupakan salah satu jenis transportasi, yang mana tidak ditemukan adanya norma yang melarang serta bersifat berlawanan terkait keberadaan mobil semi Autonomous karenaaspada;intinya saat ini mobil semi Autonomoustermasuk dalam jjenis mobil penumpang sebagaimana umumnya seperti yang sudah tertulis dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 (seterusnya disebut UU LLAJ) di

¹ Péter Szilassy, Balázs Németh, dan Péter Gáspár, "Design and robustness analysis of autonomous vehicles in intersections," *IFAC-PapersOnLine*, 52.8 (2019), 13–18 <<https://doi.org/10.1016/j.ifacol.2019.08.090>>.

Indonesia, hanya saja mobil semi Autonomous tersebut memiliki istem kendali robot atau komputer²

Banyaknya jumlah kendaraan dengan fitur semi autonomous ditambah belum adanya aturan yang mengatur secara spesifik mengenai legalitas dari kendaraan dengan fitur Autonomous tentunya akan menimbulkan masalah baru, masalah yang dapat muncul nantinya adalah apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh rusaknya atau gagalnya sistem Autonomous pada mobil tersebut. karena tidak dapat dipungkiri semakin banyak populasi kendaraan dan semakin tinggi tingkat mobilitas masyarakat maka akan meningkatkan resiko kecelakaan yang dapat terjadi. Dalam hal kecelakaan yang disebabkan oleh gagalnya atau rusaknya fitur semi Autonomous Indonesia sendiri mempunyai sebuah aturan yang melindungi hak pengemudi atau pemilik kendaraan semi Autonomous perlindungan tersebut telah diatur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (yang selanjutnya disebut UUPK). “Perlindungan konsumen merupakan segala upaya untuk menjamin segala kepastian hukum dengan tujuan memberi perlindungan kepada Konsumen”

Sebagai seorang pengguna mobil dengan fitur semi Autonomous tentunya masyarakat juga akan mendapatkan perlindungan atas haknya sebagai seorang konsumen. Hak sebagai seorang konsumen sendiri telah diatur dalam Pasal 4 UUPK yang salah satunya menyebutkan bahwa hak konsumen adalah Hak yang menyangkut kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan jasa. Pemberian hak yang didapat oleh seorang konsumen sendiri sejatinya juga sejalan dengan Kewajiban yang harus dilakukan oleh seorang produsen. Seperti yang tertuang dalam Pasal 7 UUPK yang salah satunya menyebutkan bahwa hak produsen adalah memberi kompensasi, ganti rugi, atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan. dari sini dapat disimpulkan “bahwa hak dan kewajiban sebagai pelaku usaha memiliki hubungan saling timbal balik dengan hak dan kewajiban yang dimiliki oleh seorang konsumen. dengan kata lain berarti hak konsumen merupakan sebuah kewajiban yang harus dipenuhi oleh pelaku usaha. Dan sebaliknya, kewajiban seorang konsumen adalah hak bagi pelaku usaha.”³

Pada beberapa penelitian terdahulu seperti yang telah di teliti oleh Rizal Ramadhani Nusi dalam jurnalnya berjudul “Legalitas Mobil Auto Pilot Dalam Prespektif Hukum Transportasi di Indonesia” pada penelitian ini penulis ingin lebih menitik beratkan pada legalitas kendaraan Auotopilot⁴ sedangkan pada penelitian kali ini peneliti ingin membahas pada kendaraan dengan fitur semi Autonomous yang mana kendaraan jenis inilah yang jumlahnya paling banyak dijalanan Indonesia, selanjutnya ada juga penelitian yang ditulis oleh Febby Mirza Juliansyah dalam jurnalnya yang berjudul “Kepastian Hukum Terhadap Mobil Berteknologi Auto Pilot Ditinjau Dari Perfektif Hukum Lalu Lintas Jalan di Indonesia”. dalam penelitian ini lebih menitikberatkan pada kepastian hukum tentang kendaraan AutoPilot terutama saat terjadinya kecelakaan dan dalam penelitian tersebut lebih menitik beratkan pada UU LLAJ⁵ sedang penelitian ini lebih berfokus pada perindungan pemilik sebagai seorang Konsumen ditinjau dari UUPK, dan yang terakhir penelitian Shandy Kurnia Wardhana dalam Jurnal berjudul

² Rizal Ramadhani Nusi, “Legalitas Mobil Auto Pilot Dalam Prespektif Hukum Transportasi di Indonesia,” *Jurist-Diction*, 4.6 (2021) <<https://doi.org/10.20473/jd.v4i6.31854>>.

³ SH.MH Wahyu Simon Tampubolon, “UPAYA PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN DITINJAU DARI UNDANG UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN,” *Sociological Forum*, 32.3 (2017), 684–86 <<https://doi.org/10.1111/sof.12355>>.

⁴ Nusi.

⁵ Kata Kunci, Kepastian Hukum, dan Teknologi Autopilot, “KEPASTIAN HUKUM TERHADAP MOBIL BERTEKNOLOGI AUTO PILOT DITINJAU,” 2.2 (2022), 794–805.

“Pertanggungjawaban Pemilik Kendaraan Bertenaga Elektrik Dari Aspek Keamanan Berkendara”. Dalam jurnal tersebut membahas tentang apakah perlu ada SIM khusus untuk penggunaan mobil EV yang ada di Indonesia khususnya mobil listrik TESLA yang punya sistem Autopilot.⁶ Sedangkan penelitian ini lebih membahas pada kendaraan konvensional bertenaga fosil.

Berdasarkan uraian di atas maka penulis tertarik untuk membahas tentang apa bentuk perlindungan hukum bagi konsumen pengguna mobil semi Autonomous yang terlibat kecelakaan akibat galatnya sistem.

2. Metode Penelitian

Pembuatan jurnal hukum ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Metode penelitian hukum normatif ini digunakan penulis untuk melakukan studi kepustakaan dengan mengumpulkan beberapa bahan hukum, yang terdiri dari: bahan primer yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan berbagai macam peraturan lainnya, serta bahan hukum sekunder yang terdiri dari jurnal hukum dan buku hukum yang masih ada kaitannya dengan apa yang akan penulis bahas dalam jurnal ini. Dan selanjutnya akan dilakukan analisis terhadap akar dari permasalahan dengan menggunakan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konsep.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Sejarah Mobil Semi Autonomous

Semakin majunya perkembangan teknologi ditambah semakin meningkatnya jumlah kebutuhan masyarakat tentu saja membuat banyak sekali bermunculan berbagai teknologi baru yang memiliki tujuan untuk mempermudah hidup manusia. Hal ini juga tak terlepas terjadi pada munculnya kendaraan yang dibekali teknologi semi Autonomous. Seperti yang kita ketahui saat ini mobil atau kendaraan bukan saja menjadi sebuah kebutuhan turunan semata, melainkan mobil saat ini telah menjadi sebuah kebutuhan untuk menunjang gaya hidup seseorang. Semakin tingginya kebutuhan manusia terhadap mobil inilah yang mendorong banyak sekali pabrikan mobil yang pada akhirnya berlomba-lomba untuk menghadirkan teknologi-teknologi baru dalam line up produk mereka.

Salah satu teknologi yang saat ini sedang booming atau gencar-gencarnya dihadirkan oleh para pabrikan otomotif di Indonesia adalah masuknya sistem semi Autonomous pada kendaraan dengan harga cukup terjangkau. Sistem semi Autonomous sendiri sejatinya adalah sebuah teknologi yang mana sebuah mobil dapat berjalan sendiri (Self Driving) tanpa perlu ada campur tangan dari manusia sebagai pengemudi mobil. Fitur semi Autonomous sendiri pertama kali ditemukan sejak abad ke-20. Pada saat itu para ahli mempunyai pemikiran tentang kendaraan yang bergerak secara otomatis (Self Driving) dan dipamerkan di New York pada tahun 1925.

Pada waktu itu pameran tersebut menggambarkan tentang bentuk mobil dimasa yang akan datang yang mana mobil dimasa depan dapat mengemudi sendiri tanpa perlu ada seorang supir yang berada dibalik kemudi. Pada Pameran Dunia yang digelar di New York tahun 1939, Pameran Futurama yang di dukung oleh perusahaan General Motors (GM) memperlihatkan sebuah miniatur sebuah kota di Amerika, diminiatur tersebut terdapat jalan raya yang tidak dibatasi dan dipenuhi dengan mobil *self driving* yang dapat dioperasikan oleh menara kontrol lalu

⁶ Shandy Kurnia Wardhana, “Pertanggungjawaban Pemilik Kendaraan Bertenaga Elektrik Dari Aspek Keamanan Berkendara,” *Mimbar Keadilan*, 14.2 (2021), 160–69 <<https://doi.org/10.30996/mk.v14i2.4939>>.

lintas. Dalam perjalanannya kendaraan Autonomous sendiri, baru dapat terealisasikan di tahun 1970. Melalui sebuah studi yang dilaksanakan, di sebuah laboratorium mekanik Universitas Tsukuba Jepang. Penelitian tersebut berhasil melahirkan dan menguji mobil *self driving* pertama di dunia. Mobil *self driving* tersebut memiliki dua buah kamera sehingga dapat membaca marka jalan secara visual, dan membantu mobil tetap berada dijalan dengan kecepatan 20 mill atau 32km per jam.⁷

Di dunia transportasi kendaraan dengan teknologi semi Autonomous mulai booming adalah pada saat kemunculan Tesla model S tahun 2012. Dan dilanjutkan oleh banyak pabrik yang juga mulai memperkenalkan kendaraan yang dibekali dengan fitur Autonomous. Di Indonesia mobil semi Autonomous pertama kali diperkenalkan oleh salah satu perusahaan importir umum (IU) yang ada di Indonesia. Perusahaan tersebut adalah Prestige Motorcars. Pada tahun 2014 perusahaan yang dipimpin oleh Rudy Salim tersebut secara perdana mendatangkan mobil Tesla Model S yang mana pada tahun tersebut Tesla model S telah dilengkapi oleh fitur Autonomous.

Saat ini sistem Autonomous yang ada di dunia terbagi menjadi 6 level yang dimulai dari Level 0 sampai dengan Level 5, yang mana setiap level tersebut meliputi batasan-batasan sejauh mana mobil tersebut dapat dilepaskan kendalinya oleh manusia sebagai pengemudi.⁸ Dari beberapa level tersebut saat ini kendaraan self driving terbagi menjadi 2 kelompok besar, yaitu kendaraan semi Autonomous yang terdiri dari kelompok level 0 sampai dengan level 3, dan kendaraan Autonomous yang terdiri dari tingkatan level 4 sampai dengan level 5. Dan kendaraan semi Autonomous merupakan kendaraan self driving yang paling banyak jumlahnya sampai saat ini, tak terkecuali juga di Indonesia. keberadaan kendaraan semi Autonomous sendiri sebenarnya sengaja dihadirkan oleh semua pabrik mobil dengan maksud untuk mengurangi resiko kecelakaan yang kebanyakan disebabkan oleh kelalaian manusia sebagai pengemudi mobil sayangnya walaupun memiliki tujuan yang baik tentunya keberadaan fitur semi Autonomous juga masih memiliki kekurangan dan tak jarang fitur yang seharusnya membantu manusia tersebut malah bisa berubah menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan.

Kecelakaan yang disebabkan oleh gagalnya sistem semi Autonomous sendiri sudah sering terjadi sebagai contoh kasus yang terjadi Kasus yang terjadi di Arizona, Amerika menurut berita yang dilaporkan oleh polisi setempat, yang menimpa mobil otonom Volvo XC90, pada saat itu Rafaela Vasquez (44 tahun) sedang menaiki layanan taxi otonom milik perusahaan Uber untuk mengantarnya ke tempat tujuannya. Namun saat berada di dalam mobil, ia justru menonton acara audisi The Voice dan tidak melihat sekelilingnya. Hingga menyebabkan sebuah kecelakaan dimana mobil tersebut menabrak pejalan kaki bernama Elaine Herzberg, 49 tahun, dan kecelakaan tersebut menyebabkan pejalan kaki merenggang nyawanya.⁹

Kecelakaan tersebut tentunya bukan kali pertama saja terjadi di dunia. Di Indonesia sampai penelitian ini dibuat sebenarnya masih belum ada sebuah laporan mengenai kecelakaan yang diakibatkan oleh gagalnya sistem semi Autonomous, namun tidak menutup kemungkinan kecelakaan yang terjadi seperti contoh kasus diatas juga dapat terjadi di Indonesia dikemudian hari mengingat hingga banyaknya jumlah mobil semi Autonomous di jalanan Indonesia, banyak kecelakaan yang disebabkan oleh gagalnya sistem Autonomous yang terjadi

⁷ Clever Geek Handbook, "Sejarah Mobil Self-Driving Seratus Tahun," <https://tech-id.netlify.app/articles>, 2022.

⁸ Ditta Aditya Pratama, "Mengenal Enam Tingkatan Teknologi Swakemudi, Begini Penjelasannya," *GRIDOTO.COM*, 2020.

⁹ Ruly Kurniawan, "Kecelakaan Pertama Mobil Otonom yang Tewaskan Pesepeda," *DETIKOTO* <<https://oto.detik.com/mobil/d-4082343/kecelakaan-pertama-mobil-otonom-yang-tewaskan-pesepeda>> [diakses 7 Oktober 2022].

saat ini tentu masih menimbulkan sejumlah pertanyaan mengenai bagaimana bentuk pertanggungjawaban dari perusahaan terhadap pemilik mobil yang mengalami kecelakaan akibat gagalnya sistem semi Autonomous, mengingat saat ini di Indonesia bahkan dunia belum ada aturan yang secara spesifik mengatur tentang keberadaan mobil semi Autonomous itu sendiri.

3.2 Kedudukan Hukum Mobil Semi Autonomous

Di Indonesia merujuk pasal 1 Ayat (23) UU LLAJ “Pengemudi merupakan orang yang berada dibalik kemudi untuk mengendalikan kendaraan bermotor di jalan dan pengemudi harus memiliki surat izin mengemudi” atau dengan kata lain manusia adalah pengemudi mobil yang dianggap sah dan berhak untuk mengendarai mobil. namun dalam kasus mobil dengan fitur semi Autonomous yang mana sistem juga memiliki peran dalam mengendalikan mobil maka secara tidak langsung selain pengemudi sebagai penanggung jawab dalam mengendalikan mobil masih ada campur tangan sistem yang mana sistem tersebut masih masuk dalam rana pertanggung jawaban produsen mobil selaku orang yang memiliki wewenang untuk menyematkan sistem semi Autonomous dalam mobil yang di jual secara masal.

Sistem yang ada dalam mobil semi Autonomous sendiri sebenarnya dapat dikatakan masuk dalam kategori AI (*Artificial Intelligence*). Teknologi tersebut merupakan teknologi yang dapat memerintah komputer untuk dapat meniru tindakan manusia sehingga hal tersebut dapat membuat komputer melakukan hal-hal yang biasanya dilakukan oleh seseorang; misalkan melakukan sebuah pemikiran untuk mengambil suatu kesimpulan atau keputusan seperti halnya pola pikir manusia.¹⁰ Mobil semi Autonomous dapat dikatakan masuk dalam ranah teknologi AI dikarenakan, kendali mobil yang seharusnya dipegang kendalinya oleh manusia secara tidak langsung telah diambil alih oleh komputer yang dibantu oleh sensor-sensor radar dan kamera yang disematkan di sekeliling mobil yang akan membantu mengendalikan mobil tersebut. Adanya teknologi AI dalam kendali mobil sendiri tentunya memiliki sebuah nilai positif dimana dengan adanya sistem semi Autonomous maka pabrikan berharap bahwa kendali mobil dapat dilakukan secara teratur sesuai dengan format yang telah ditentukan oleh pabrikan mobil tersebut.

Walaupun tujuan adanya sistem AI dalam sebuah mobil memiliki maksud yang positif karena diharapkan dengan adanya bantuan dari komputer maka mobil akan bisa melaju lebih aman dan terjaga sesuai batasan-batasan yang ada. Tentunya sistem semi Autonomous juga memiliki sebuah kelemahan yang mana sebuah sistem komputer pasti memiliki sebuah kelemahan dan pasti ada sebuah peluang untuk sistem tersebut rusak atau error yang mana kejadian rusak atau error nya sistem yang terjadi dalam mobil semi Autonomous dapat memiliki dampak yang cukup besar. Contohnya saat pengemudi sedang menggunakan fitur Adaptive Cruise Control yang mana fitur tersebut akan mengambil alih pengoprasian pedal gas dan rem mobil secara otomatis dan pengemudi hanya tinggal mengatur batas kecepatan yang ingin digunakan saat berkendara dan sisanya komputer lah yang akan mengatur jalanya mobil dan akan mengerem otomatis mobil apabila terdeteksi ada objek atau mobil lain yang menghalangi jalanya mobil.

Kecelakaan di Indonesia merujuk Pasal 1 ayat (24) UU LLAJ “Kecelakaan Lalu Lintas merupakan suatu peristiwa di Jalan yang tidak disengaja dan kecelakaan tersebut melibatkan Kendaraan satu atau tanpa Pengguna Jalan lain yang dapat mengakibatkan korban jiwa atau kerugian harta benda”. Dan yang seharusnya bertanggung jawab dalam kecelakaan lalu lintas

¹⁰ Vincent Sutojo, T; Mulyanto, Edi; Suhartono, “Kecerdasan Buatan,” 2011, 211–35.

tersebut sejatinya adalah manusia sebagai pengemudi mobil hal ini sejalan dengan bunyi Pasal 234 UU LLAJ Ayat (1) "Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan Perusahaan Angkutan Umum wajib bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pihak ketiga karena kecelakaan akibat kelalaian pengemudi".

Dalam kasus kecelakaan yang melibatkan mobil dengan sistem AI atau semi Autonomous. Pengemudi tidak bisa sepenuhnya bersalah. Hal ini dikarenakan adanya peran dari teknologi AI itu sendiri. Dalam hukum positif di Indonesia yaitu dalam Undang-undang No. 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang kemudian selanjutnya disebut UU ITE, yang mana dalam hal tersebut sistem AI dapat dimasukkan dalam golongan sistem elektronik, yang mana hal tersebut dapat dilihat dari sebuah karakter teknologi AI itu sendiri yang punya beberapa persamaan dengan sistem elektronik yang salah satu persamaannya adalah mereka sama-sama mengumpulkan dan memproses sebuah data untuk mengambil sebuah tindakan atau kesimpulan. Yang mana hal tersebut sesuai dengan pelafalan Pasal 1 Angka (5) UU ITE".¹¹

Dengan adanya teknologi AI atau yang di Indonesia disebut juga sebagai Agen Electronic tentunya juga ada beberapa aturan tambahan yang harus digunakan sebagai standar sebelum barang tersebut dipasarkan oleh seorang Produsen dan hal itu diatur dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 19/M-DAG/PER/5/2009 Tentang Pendaftaran Petunjuk (Manual) Dan Kartu Jaminan/ Garansi Purna Jual Dalam Bahasa Indonesia Bagi Produk Telematika dan Elektronika. Yang mana menjelaskan bahwa setiap produk elektronik di Indonesia harus dilengkapi dengan garansi produk yang diberikan oleh produsen. Garansi sendiri disini juga merupakan sebuah bentuk pemenuhan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pabrikan sebagai pelaku usaha.

Walapun demikian di Indonesia seorang pemilik kendaraan atau disebut juga sebagai konsumen juga memiliki sebuah upaya hukum atau yang kita kenal sebagai Perlindungan Konsumen. Perlindungan Konsumen yang ada di Indonesia saat ini telah tertuang dalam UU PK (UU No.8 Tahun 1999). Perlindungan Konsumen menurut Pasal 1 Ayat (1) UU PK memiliki arti "Perlindungan konsumen adalah sebuah bentuk upaya yang mana upaya tersebut dapat menjamin kepastian hukum untuk memberikan perlindungan bagi konsumen". Konsumen sendiri menurut UU PK "Konsumen adalah individu atau orang pengguna barang dan jasa yang tersedia di masyarakat". Sedangkan pengertian Pelaku Usaha sendiri menurut UU PK "Pelaku usaha adalah perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia."

Perlindungan konsumen sejatinya lebih menitik beratkan pada perlindungan terhadap apa yang Hak dan Tanggung Jawab seorang konsumen dan pelaku usaha. Atau juga dapat dikatakan adanya UU PK untuk menjamin hubungan timbal balik antara pemenuhan hak dan tanggung jawab antara konsumen dan pelaku usaha. Beberapa contoh hak seorang konsumen sendiri telah diatur dalam Pasal 4 UUPK diantaranya :

1. Hak untuk mendapatkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan barang dan jasa.
2. Hak untuk mendapatkan kebebasan memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang atau jasa sesuai dengan kondisi serta jaminan yang disepakati.

¹¹ Muhammad Tan Abdul Rahman Haris dan Tantimin, "Analysis of Criminal Law Liability for the Use of Artificial Intelligence in Indonesia," *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 8.1 (2022), 307-16
<<https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/jkh/article/view/44408>>.

3. Hak untuk diberikan perlindungan hingga penyelesaian masalah apabila terjadi sengketa
4. Hak mendapatkan kompensasi ganti rugi, apabila barang yang diterima tidak sesuai dengan ketentuan yang diungkapkan oleh produsen

Sedangkan Kewajiban pelaku usaha atau produsen menurut pasal 7 UU PK diantaranya meliputi:

1. Menjamin kualitas barang atau jasa yang diperdagangkan sudah sesuai dengan standar pasar yang berlaku.
2. Memberikan informasi mengenai apa yang ia jual dengan jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan.
3. Memberi kompensasi, ganti rugi atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang yang diperdagangkan.
4. Wajib memberikan ganti rugi atau penggantian apabila barang yang dipakai atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan standar pasar.

Selain itu Pelaku Usaha juga berhak untuk memenuhi beberapa tanggung jawab yang harus dipenuhi diantaranya seperti yang diatur dalam Pasal 19 UU PK:

- (1) Pelaku usaha wajib memberikan ganti rugi atas kerusakan atau kerugian yang diderita konsumen akibat menggunakan barang atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- (2) Ganti rugi yang tertulis pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang atau jasa yang sejenis atau bisa juga mengganti dengan barang lain yang setara nilainya, atau perawatan kesehatan atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud diatas tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.
- (4) Ketentuan sebagaimana dimaksud diatas tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Dalam hal kecelakaan yang disebabkan oleh gagalnya sistem Autonomous yang dapat dikatakan sebagai seorang konsumen dalam case tersebut adalah pemilik dari kendaraan dan yang disebut sebagai pelaku usaha adalah Agen tunggal pemegang merek (ATPM), contohnya adalah PT. Toyota Astra Motor Indonesia (TAM), PT Honda Prospect Motor (HPM), dan PT Hyundai Motors Indonesia (HMID). Hal ini sejalan dengan bunyi Pasal 21 UU PK yang berbunyi:

- (1) Pelaku Usaha selaku Importir barang wajib bertanggung jawab sebagai pembuat barang yang diimpor apabila importasi barang tersebut tidak dilakukan oleh agen atau perwakilan produsen luar negeri
- (2) Pelaku Usaha selaku Importir jasa bertanggung jawab sebagai penyedia jasa asing apabila penyediaan jasa asing tersebut tidak dilakukan oleh agen atau perwakilan penyedia jasa asing.

Bentuk perlindungan hukum untuk seorang konsumen apabila konsumen tersebut terlibat kecelakaan yang diakibatkan oleh gagalnya sistem semi Autonomous. Adalah konsumen di Indonesia telah mendapatkan dua bentuk perlindungan hukum yang telah disediakan oleh pemerintah dalam memenuhi keadilan yang ada di Indonesia. perlindungan hukum yang pertama yang dibuat pemerintah adalah perlindungan secara Preventif yang mana bentuk nyata dari perlindungan ini adalah dengan di sahkanya UU tentang Perlindungan konsumen yaitu Undang-Undang No.8 Tahun 2009. Dalam UU tersebut telah dijelaskan secara gamblang mengenai pemenuhan hak dan tanggung jawab timbal balik antara konsumen dan pelaku usaha. lalu yang

keada adalah perlindungan secara Represif yang mana bentuk nyatanya adalah dibentuknya badan penyelesaian sengketa Konsumen.¹²

Mengingat beberapa penjelasan diatas dan karna teknologi sistem semi Autonomous juga masuk dalam rana teknologi berbasis AI yang mana berarti produsen atau perusahaan pemroduksi atau distributor juga harus ikut bertanggung jawab hal ini sejalan dengan Pasal 21 UU ITE. Selain itu walaupun nantinya setiap mobil semi Autonomous yang keluar dari dealer, pemilik wajib untuk menandatangani sebuah perjanjian, yang mana dalam perjanjian tersebut terdapat klausula baku dengan bunyi. "Apabila terjadi Kecelakaan akibat gagalnya sistem semi Autonomous, maka dengan perjanjian ini pemilik telah setuju untuk tidak menyalahkan atau menuntut ATPM dalam segala bentuk apapun" atau dengan kata lain ATPM ingin melepaskan tanggung jawab sebagai pelaku usaha. Maka perjanjian tersebut dikatakan batal atau tidak sah karena hal itu telah melanggar bunyi Pasal 18 Ayat (1a) UU PK yang berbunyi "Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausula baku pada setiap dokumen dan/atau perjanjian apabila: a. menyatakan pengalihan tanggungjawab pelaku usaha".

Dengan demikian maka seorang pengemudi atau konsumen mobil semi Autonomous berhak mendapat perlindungan hukum. salah satu bentuk perlindungan hukumnya adalah mendapat Kompensasi dan/atau Ganti Rugi Kompensasi atau Ganti Rugi sendiri merupakan sebuah bentuk tanggung jawab yang paling dasar dan merupakan tanggung jawab yang wajib diberikan oleh pelaku usaha. Hal ini selaras dengan yang telah diatur dalam Pasal 19 UU PK dan kompensasi tersebut juga harus diberikan pada korban lain yang juga terlibat dalam kecelakaan tersebut. Lalu pemilik kendaraan atau pengemudi kendaraan semi Autonomous Mendapat Keringanan Hukuman. Keringan hukuman disini dimaksud apabila kecelakaan tersebut memang benar terjadi akibat gagalnya sistem semi Autonomous dan sampai menyebabkan korban, maka pengendara dapat dibebaskan dari jeratan pidana kurungan atau penjara sesuai yang diatur dalam Pasal 310 UU LLAJ. Dalam menuntut hak sebagai seorang konsumen yang telah dilindungi oleh UUPK maka konsumen dapat melakukan gugatan sengketa konsumen kepada para ATPM mobil yang ada di Indonesia.

4. Penutup

Perlindungan hukum yang didapat oleh seorang pemilik atau pengemudi kendaraan semi Autonomous apabila ia terlibat kecelakaan adalah berupa Perlindungan secara preventif dan perlindungan hukum secara represif. Yang mana semuanya telah di atur dalam Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Konsumen dapat mengajukan keberatan atas kejadian tersbut kepada ATPM yang mana ia berwenang untuk bertanggung jawab atas keberadaan sistem semi Autonomous di Indonesia dan ATPM wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang diderita oleh konsumen akibat keelakaan yang disebabkan gagalnya sistem Autonomous.

5. Daftar Pustaka

Clever Geek Handbook, "Sejarah Mobil Self-Driving Seratus Tahun," [https://tech-id.netlify.app > articles](https://tech-id.netlify.app/articles), 2022

Ditta Aditya Pratama, "Mengenal Enam Tingkatan Teknologi Swakemudi, Begini Penjelasannya," *GRIDOTO.COM*, 2020

¹² M W Wardana, I N P Budiarta, dan ..., "Perlindungan Hukum bagi Konsumen yang dirugikan atas Produk Elektronik yang Tidak Bergaransi," *Jurnal Interpretasi ...*, 3.1 (2022), 72–77
<<https://ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juinhum/article/view/4641%0Ahttps://ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juinhum/article/download/4641/3330>>.

- Haris, Muhammad Tan Abdul Rahman, dan Tantimin, "Analysis of Criminal Law Liability for the Use of Artificial Intelligence in Indonesia," *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 8.1 (2022), 307-16 <<https://ejournal.undiksha.ac.id/index.php/jkh/article/view/44408>>
- Kunci, Kata, Kepastian Hukum, dan Teknologi Autopilot, "KEPASTIAN HUKUM TERHADAP MOBIL BERTEKNOLOGI AUTO PILOT DITINJAU," 2.2 (2022), 794-805
- Kurnia Wardhana, Shandy, "Pertanggungjawaban Pemilik Kendaraan Bertenaga Elektrik Dari Aspek Keamanan Berkendara," *Mimbar Keadilan*, 14.2 (2021), 160-69 <<https://doi.org/10.30996/mk.v14i2.4939>>
- Kurniawan, Ruly, "Kecelakaan Pertama Mobil Otonom yang Tewaskan Pesepeda," *DETIKOTO* <<https://oto.detik.com/mobil/d-4082343/kecelakaan-pertama-mobil-otonom-yang-tewaskan-pesepeda>> [diakses 7 Oktober 2022]
- Nusi, Rizal Ramadhani, "Legalitas Mobil Auto Pilot Dalam Prespektif Hukum Transportasi di Indonesia," *Jurist-Diction*, 4.6 (2021) <<https://doi.org/10.20473/jd.v4i6.31854>>
- Sutojo, T; Mulyanto, Edi; Suhartono, Vincent, "Kecerdasan Buatan," 2011, 211-35
- Szilassy, Péter, Balázs Németh, dan Péter Gáspár, "Design and robustness analysis of autonomous vehicles in intersections," *IFAC-PapersOnLine*, 52.8 (2019), 13-18 <<https://doi.org/10.1016/j.ifacol.2019.08.090>>
- Wahyu Simon Tampubolon, SH.MH, "UPAYA PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN DITINJAU DARI UNDANG UNDANG PERLINDUNGAN KONSUMEN," *Sociological Forum*, 32.3 (2017), 684-86 <<https://doi.org/10.1111/socf.12355>>
- Wardana, M W, I N P Budiarta, dan ..., "Perlindungan Hukum bagi Konsumen yang dirugikan atas Produk Elektronik yang Tidak Bergaransi," *Jurnal Interpretasi ...*, 3.1 (2022), 72-77 <<https://ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juinhum/article/view/4641%0Ahttps://ejournal.warmadewa.ac.id/index.php/juinhum/article/download/4641/3330>>

Undang-Undang :

1. Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
2. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Undang-undang No. 19 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Undang-undang Nomor 11 Tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik
4. Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor 19/M-DAG/PER/5/2009 Tentang Pendaftaran Petunjuk (Manual) Dan Kartu Jaminan/ Garansi Purna Jual Dalam Bahasa Indonesia Bagi Produk Telematika dan Elektronika
5. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 350/MPP/Kep/12/2001 Tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen