

## **BAB III**

### **PEMBAHASAN**

#### **3. 1 Pengaturan Kepemilikan Mobil Autopilot di Indonesia**

##### **3. 1. 1 Pengaturan Mobil di Indonesia**

###### **a. Sejarah mobil hingga bisa masuk di Indonesia**

Sejarah mobil di Indonesia dimulai pada awal abad ke-20, ketika Belanda masih menguasai wilayah Nusantara. Mobil pertama kali tiba di Indonesia sekitar tahun 1894, ketika Benz Victoria Phaeton, mobil buatan Jerman, diimpor oleh Pakubuwono X dan didatangkan langsung ke Solo melalui pelabuhan Semarang (Fitriani and Cahyoputra 2023). Mobil ini dimiliki oleh orang Indonesia langsung, yaitu Sultan Soerakarta (sekarang Solo). Saat itu, mobil masih terbilang unik untuk orang Indonesia yang pertama kali melihatnya, dan banyak orang Jawa yang menyebut mobil ini “Kreta Setan” (Bagoes 2022). Perkembangan otomotif di Indonesia semakin pesat, dan saat ini Indonesia sudah memiliki beberapa merek mobil nasional seperti Esemka dan Mobil Nasional. Selain itu, beberapa merek mobil internasional juga sudah memproduksi mobil di Indonesia, seperti Toyota, Honda, dan Suzuki. Industri mobil di Indonesia terus berkembang pesat dan teknologi yang digunakan jauh lebih canggih. Pilihan-pilihan mobil dan tren yang menarik, ditambah dengan mobilitas yang tinggi, membuat Indonesia menjadi negara yang memiliki penjualan tertinggi di ASEAN (Otomotif 2023). Setelah perang, mobil menjadi semakin terjangkau dan populer di seluruh dunia. Pada tahun 1960-an dan 1970-an, mobil mulai dilengkapi dengan teknologi yang lebih canggih, seperti sistem rem ABS dan kontrol emisi gas buang (Digiroom 2023).

Sejarah panjang mobil hingga bisa masuk ke Indonesia meliputi beberapa tahapan, yaitu:

1. Mobil pertama kali tiba di Indonesia pada tahun 1894, ketika Benz Victoria Phaeton, mobil buatan Jerman, diimpor oleh Pakubuwono X dan didatangkan langsung ke Solo melalui pelabuhan Semarang (Fitriani and Cahyoputra 2023).
2. Mobil semakin naik popularitasnya hingga pemerintah membuat regulasi untuk perusahaan otomotif yang mau menjual produknya di Indonesia harus mendirikan Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) (Bagoes 2022).

3. Hadirlah beberapa merek-merek ternama, terutama dari Astra seperti Toyota Astra Motor yang mulai menjual mobil asal Jepang pada tahun 1970-an (Bagoes 2022).
4. Pada awal tahun 1970-an, mobil-mobil buatan Amerika Serikat dan Eropa di pasar otomotif Indonesia tergantikan oleh mobil buatan Jepang (Otomotif 2023).
5. Perkembangan otomotif di Indonesia semakin pesat, dan saat ini Indonesia sudah memiliki beberapa merek mobil nasional seperti Esemka dan Mobil Nasional. Selain itu, beberapa merek mobil internasional juga sudah memproduksi mobil di Indonesia, seperti Toyota, Honda, dan Suzuki.

Legalitas mobil di Indonesia melibatkan berbagai aspek, termasuk peraturan hukum, persyaratan impor, dan keabsahan dokumen kendaraan. Berikut ini adalah beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait legalitas mobil di Indonesia yaitu dokumen kendaraan, peraturan lalu lintas, impor kendaraan bermotor, modifikasi kendaraan, fitur autopilot.

1. Dokumen kendaraan Pembeli mobil bekas harus memastikan keabsahan dokumen kendaraan seperti STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan), BPKB (Buku Pemilik Kendaraan Bermotor), dan faktur (Purnama 2018). Pastikan dokumen tersebut asli dan sesuai dengan data kendaraan yang ingin dibeli.
2. Peraturan lalu lintas Mobil harus mematuhi peraturan lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nusi 2021). Pastikan mobil yang ingin dibeli memenuhi persyaratan teknis dan keamanan yang ditetapkan oleh pemerintah.
3. Impor kendaraan bermotor Untuk mobil impor, perlu memperhatikan persyaratan impor kendaraan bermotor yang diatur dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 49 Tahun 2000 (Nusi 2021). Pastikan mobil impor memiliki dokumen impor yang sah dan memenuhi standar keamanan yang berlaku di Indonesia.
4. Modifikasi kendaraan Jika ingin melakukan modifikasi pada mobil, pastikan modifikasi tersebut sesuai dengan peraturan yang berlaku. Ikatan Motor Indonesia (IMI) sedang mengembangkan peraturan terkait legalitas kendaraan modifikasi (Sunda 2022).

Modifikasi yang tidak sesuai dengan peraturan dapat menyebabkan mobil kehilangan legalitasnya.

5. Fitur autopilot Untuk mobil dengan fitur auto pilot, perlu memperhatikan legalitasnya dalam perspektif hukum transportasi. Saat ini, masih belum ada peraturan yang secara khusus mengatur tentang keberadaan mobil auto pilot di Indonesia (Nusi 2021). Oleh karena itu, perlu memperhatikan perkembangan peraturan terkait dan memastikan penggunaan fitur tersebut aman dan sesuai dengan peraturan yang berlaku.

**b. Kegunaan *Artificial Intelligence***

Salah satu teori dari Adelman tentang teori dan paradigma pembangunan yaitu revolusi dan inovasi teknologi. Revolusi tersebut secara tidak langsung mempengaruhi perubahan aktivitas ekonomi secara signifikan. Perkembangan teknologi saat ini begitu cepat seiring dengan kemajuan zaman dan berbagai penemuan-penemuan baru di dalam kehidupan manusia. Kehadiran teknologi telah banyak membantu dan mempermudah berbagai kegiatan manusia diantaranya yaitu *Artificial Intelligence*. Peran teknologi tersebut telah banyak diterapkan dalam berbagai bidang seperti (Restiawan and Ula 2023):

a. Pendidikan

Penggunaan *Artificial Intelligence* sebagai sarana untuk mengembangkan keterampilan pembelajaran mandiri, sehingga pelajar atau siswa proaktif dalam meningkatkan kemampuan akademiknya dengan memanfaatkan aplikasi pembelajaran digital informal seperti Youtube, Instagram, Chat Gpt, dan lain sebagainya dimana dalam aplikasi tersebut terdapat *Artificial Intelligence* didalamnya.

b. Kesehatan

Beberapa jenis *Artificial Intelligence* yang sudah digunakan seperti untuk mendiagnosis, pengobatan, pemantauan pasien jarak jauh, keterlibatan dan kepatuhan pasien. *Artificial Intelligence* juga berperan dalam pengawasan penyakit, merespon wabah, dan manajemen sistem kesehatan. Banyak perusahaan kini menggunakan *Artificial Intelligence* untuk meningkatkan perawatan klinis dan mengembangkan algoritma yang dapat membantu petugas medis untuk memeriksa ciri-ciri penyakit pasien tertentu dan mempertimbangkan berbagai pengobatan yang berbeda.

c. Transportasi

Terhadap sektor transportasi, penggunaan *Artificial Intelligence* memudahkan kita dalam mengetahui situasi lalu lintas dan kondisi jalan yang akan kita lewati. Data yang diterima oleh sistem perangkat lunak dan *Artificial Intelligence* dapat memprediksi tingkat kemacetan di jalan, cuaca di sekitar, peta jalan alternatif, dan lain sebagainya. Bahkan pengembangan teknologi *Artificial Intelligence* sudah mulai diterapkan sebagai supir mobil otomatis atau *self driving car* sehingga tidak perlu repot mengemudi lagi, cukup dengan menggunakan *smartphone* untuk menentukan tujuan, mobil akan secara otomatis menuju lokasi yang diinginkan.

d. Industri

*Artificial Intelligence* saat ini ramai diperbincangkan oleh berbagai industri terutama industri kreatif. Tetapi, *Artificial Intelligence* juga memiliki potensi mengubah industri manufaktur secara keseluruhan. Seperti penggunaan tenaga robot sebagai efisiensi waktu dan meminimalisir kesalahan yang biasa dilakukan oleh manusia. Dengan disisipkan teknologi *Artificial Intelligence*, robot tersebut dapat mengerjakan pekerjaan dengan cepat dan mengurangi tingkat kesalahan terhadap produk yang dihasilkan.

e. Keamanan

Seiring dengan teknologi yang terus berkembang, *Artificial Intelligence* telah muncul sebagai kekuatan revolusioner yang mengubah berbagai industri dan sektor. Salah satunya, mengaplikasikannya ke dalam keamanan sistem *smartphone* yang telah berdampak signifikan terhadap cara kita berinteraksi dengan perangkat tersebut. Sistem pengenalan wajah, sidik jari, privasi data dalam *smartphone* merupakan penerapan *Artificial Intelligence* yang menjamin keamanan pengguna *smartphone*, sehingga para pengguna tidak perlu khawatir lagi apabila terjadi penyalahgunaan *smartphone* miliknya.

Berbagai kemudahan telah dirasakan dengan adanya *Artificial Intelligence* dalam membantu kegiatan atau aktivitas manusia sehari-hari. Pengembangan teknologi tersebut akan terus dilakukan agar semakin banyak sektor yang bisa diterapkan dengan teknologi tersebut, sehingga nantinya manusia dan *Artificial Intelligence* bisa bersinergi untuk menghasilkan kehidupan yang lebih baik.

Pengujian dilakukan untuk mengetahui kondisi dari prototype *self driving car* yang dirancang. Pengujian juga dilakukan untuk menjelaskan kestabilan dari kemampuan sistem *self driving* dalam mengikuti lintasan yang telah diberikan (Taufiqurrahman 2016): (a) Pengujian perangkat keras (*Hardware*); (b) pengujian *color filtering*; (c) pengujian iluminasi; (d) pengujian kecepatan komunikasi data; (e) pengujian kinematika dan *free run*; (f) pengujian kontrol kestabilan.

### 3. 1. 2 Autopilot sebagai Teknologi Terbaru

#### a. Mobil *self driving*

Mobil *self driving*, juga dikenal sebagai mobil tanpa pengemudi, adalah kendaraan yang dapat bergerak dan mengenali benda-benda di sekitarnya tanpa kendali manusia. Beberapa hal yang perlu dipahami tentang mobil *self driving* yaitu teknologi yang mendasarinya menggunakan berbagai sensor, kamera, radar, dan kecerdasan buatan untuk mengemudi tanpa bantuan manusia. Proses-proses yang dilakukan di dalam *self driving* ini sangat bergantung pada *technology machine learning* dan *Artificial Intelligence*. Desain model, alam merancang sistem mobil *self driving*, diperlukan desain model yang menggabungkan beberapa sensor untuk mendeteksi dan mengenali objek di sekitar kendaraan. Salah satu contoh desain model adalah menggunakan kamera sebagai sensor untuk mendeteksi rambu-rambu jalan. Perencanaan jalur, mobil *self driving* juga perlu merencanakan jalur mana yang akan dipilih agar sampai tujuan. Selain jarak, faktor lain yang menjadi pertimbangan komputer adalah waktu tempuh, *traffic* lalu lintas, kondisi jalan, serta *force majeure*. Dan pengembangan teknologi, pengembangan mobil *self driving* masih membutuhkan banyak perbaikan. Namun, mobil *self driving* merupakan solusi yang cukup logis untuk mengatasi masalah pengemudi ugal-ugalan. Di masa depan, mobil *self driving* juga dapat menjadi sebuah layanan dengan metode berlangganan, mengingat semakin terbatasnya lahan parkir (Inixindo 2019).

Mobil *self driving*, juga dikenal sebagai mobil tanpa pengemudi, adalah kendaraan yang menggunakan kombinasi sensor, kamera, radar, dan kecerdasan buatan untuk mengemudi tanpa bantuan manusia (Lutkevich 2023). *Mobileye* adalah salah satu perusahaan yang mengembangkan teknologi ini, dengan fokus pada sistem bantuan pengemudi canggih (ADAS). *Mobileye Drive* adalah sistem *self driving turnkey* mereka untuk mobilitas sebagai layanan *self driving*, yang

memungkinkan robotaxi, transportasi umum, dan pengiriman barang tanpa pengemudi. Beberapa fitur teknologi yang dikembangkan oleh *Mobileye* yaitu *mobileye supervision*, sistem penglihatan yang menggunakan kamera untuk mendeteksi dan mengidentifikasi objek di sekitar kendaraan. *Mobileye drive*, sistem *self driving* yang dikembangkan secara in house termasuk chip khusus model keamanan matematis serta kebijakan mengemudi dan pemetaan inovatif. *True Redundancy Sensing*, teknologi yang memungkinkan kendaraan untuk menggunakan dua sistem yang independen untuk mengemudi satu dengan kamera dan yang lain dengan radar dan lidar. Rem Crowdsourced Mapping, teknologi pemetaan yang mengumpulkan data dari jutaan kendaraan yang dilengkapi dengan *Mobileye* untuk memperbarui dan meningkatkan pemetaan jalan. *Responsibility Sensitive Safety (RSS)*, pendekatan keamanan yang mengutamakan keselamatan pengemudi, penumpang, dan pejalan kaki dalam situasi yang kompleks. *Mobileye* telah menguji kendaraan *self driving* mereka di berbagai kota di seluruh dunia, termasuk Munich, Paris, New York, Tokyo, dan lainnya. Mereka juga telah menjalin kemitraan dengan berbagai pelaku usaha mobil, termasuk Volkswagen, BMW, Ford, Nissan, dan lainnya, untuk mengembangkan teknologi *self driving*. *Mobileye* berencana untuk meluncurkan mobil *self driving* yang dapat dibeli oleh konsumen pada tahun 2025 (Lutkevich 2023).

Mobil *self driving*, juga dikenal sebagai mobil tanpa pengemudi, adalah kendaraan yang dapat bergerak dan mengenali benda-benda di sekitarnya tanpa kendali manusia. Beberapa hal yang perlu dipahami tentang mobil *self driving* adalah (Inixindo 2019):

1. Teknologi yang mendasarinya

Mobil *self driving* menggunakan berbagai sensor, kamera, radar, dan kecerdasan buatan untuk mengemudi tanpa bantuan manusia. Proses-proses yang dilakukan di dalam *self driving* ini sangat bergantung pada *technology machine learning* dan *Artificial Intelligence*.

2. Desain model

Dalam merancang sistem mobil *self driving*, diperlukan desain model yang menggabungkan beberapa sensor untuk mendeteksi dan mengenali objek di sekitar kendaraan. Salah satu contoh desain model adalah menggunakan kamera sebagai sensor untuk mendeteksi rambu-rambu jalan.

### 3. Perencanaan jalur

Mobil *self driving* juga perlu merencanakan jalur mana yang akan dipilih agar sampai tujuan. Selain jarak, faktor lain yang menjadi pertimbangan komputer adalah waktu tempuh, *traffic* lalu-lintas, kondisi jalan, serta force majeure.

### 4. Pengembangan teknologi

Pengembangan mobil *self driving* masih membutuhkan banyak perbaikan. Namun, mobil *self driving* merupakan solusi yang cukup logis untuk mengatasi masalah pengemudi ugal-ugalan. Di masa depan, mobil *self driving* juga dapat menjadi sebuah layanan dengan metode berlangganan, mengingat semakin terbatasnya lahan parkir.

Sistem autopilot pada mobil *self driving* adalah teknologi yang memungkinkan mobil untuk melaju secara otomatis tanpa pengemudi. Autopilot adalah sistem pada kendaraan dimana komputer mengambil alih kemudi sehingga memungkinkan kendaraan tersebut bisa melaju secara otomatis tanpa dikendalikan oleh pengemudi. Sistem autopilot menyediakan fungsi dan fitur seperti *Traffic Aware Cruise Control* yang merupakan kemampuan untuk menyesuaikan kecepatan mobil dengan kondisi lalu lintas di sekitar dan *Autosteer* yang membantu mengarahkan kemudi di jalur yang telah ditandai serta menggunakan *cruise control* yang *aware* dengan kondisi lalu lintas (auksi 2023). Walaupun mobil dilengkapi dengan sistem autopilot, pengemudi tetap bertanggung jawab penuh terhadap kontrol utama pada kendaraan. Tujuan diciptakan mobil dengan sistem autopilot adalah sebagai pendukung dan membantu dalam pengemudian serta memberikan kesempatan pengemudi untuk beristirahat sejenak, bukan menggantikan fungsi pengemudi sepenuhnya.

Sistem autopilot pada mobil *self driving* bekerja dengan menggunakan *technology machine learning* dan *Artificial Intelligence*. Berikut adalah beberapa tahapan kerja sistem autopilot pada mobil *self driving* yaitu *localization*, sistem menggunakan sensor seperti kamera dan LIDAR untuk mengumpulkan data tentang lingkungan sekitar mobil. Data ini kemudian digunakan untuk menentukan posisi mobil di jalan raya. Kemudian *path planning*, setelah diketahui posisi mobil, sistem autopilot kemudian merencanakan rute yang akan diambil oleh mobil. Rute ini harus mempertimbangkan faktor-faktor seperti rambu-rambu lalu lintas, kendaraan lain di sekitar, dan kondisi jalan. Dan juga

control, setelah merencanakan rute, sistem autopilot kemudian mengontrol mobil untuk mengikuti rute tersebut. Sistem ini menggunakan teknologi seperti *Traffic Aware Cruise Control* dan *Autosteer* untuk membantu mengarahkan mobil di jalur yang telah ditandai serta menggunakan *cruise control* yang *aware* dengan kondisi lalu lintas. Meskipun mobil dilengkapi dengan sistem autopilot, pengemudi tetap bertanggung jawab penuh terhadap kontrol utama pada kendaraan. Tujuan diciptakan mobil dengan sistem autopilot adalah sebagai pendukung dan membantu dalam pengemudian serta memberikan kesempatan pengemudi untuk beristirahat sejenak, bukan menggantikan fungsi pengemudi sepenuhnya (Autocare 2019).

Mobil *self driving* dengan fitur autopilot memiliki beberapa fitur yang memungkinkan mobil untuk melaju secara otomatis tanpa pengemudi. Berikut adalah beberapa fitur yang dimiliki oleh mobil *self driving* dengan fitur autopilot yakni *traffic aware cruise control*, kemampuan untuk menyesuaikan kecepatan mobil dengan kondisi lalu lintas di sekitar. *Autosteer*, membantu mengarahkan kemudi di jalur yang telah ditandai serta menggunakan *cruise control* yang *aware* dengan kondisi lalu lintas. *Enhanced Autopilot*, memiliki fungsionalitas dan fitur tambahan seperti kemampuan untuk mengubah jalur, parkir otomatis, dan lainnya. *Summon*, dapat memindahkan mobil untuk masuk dan keluar dari ruang sempit dengan menggunakan aplikasi seluler atau kunci. *Smart Summon*, mobil dapat beroperasi di lingkungan atau tempat parkir yang lebih kompleks dan bermanuver di sekitar objek yang diperlukan untuk menemukan pengemudi di tempat parkir. Dan yang terakhir, *Full self driving Capability*, memiliki kemampuan untuk mengemudi sepenuhnya tanpa pengemudi. Beberapa mobil yang memiliki fitur *self driving* atau autopilot antara lain Tesla Model 3, BMW 3 Series, Hyundai Palisade, Toyota Raize, Toyota Voxy, Cadillac CT6, BMW X7, Infiniti QX50, Volvo XC60, Mercedes-Benz S-Class, Toyota RAV4, dan Ford Fusion (News 2022).

#### **b. Artificial Intelligence pada mobil autopilot**

Di seluruh dunia, industri otomotif adalah sumber kehidupan bagi jutaan bahkan milyaran manusia. Kemajuan dan kenyamanan layanannya sangat terbantu oleh berbagai kemajuan riset dan teknologi. Jumlah kecelakaan lalu lintas di Indonesia mematok angka 103.645 pada 2021, dengan 25.266 korban jiwa dan kerugian materi sebesar Rp246 miliar, menurut data yang dirilis Kementerian Perhubungan oleh



Korlantas Polri. Sidang Para Pakar Keselamatan Transportasi Jalan, Budi Setiyadi menyatakan bahwa over dimensi overloading (odol) adalah karena dapat mempengaruhi masalah lain. Sepeda motor menyumbang 73% kasus kecelakaan lalu lintas, sedangkan angkutan barang menyumbang 12%. Sejak 2017, peristiwa kecekalaan lalu lintas di Indonesia cenderung berubah-ubah. Kejadian tertinggi mencapai 116.411 pada 2019 dan kasus terendah 100.028 pada 2020 (Dihni 2022). Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengambil tindakan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas yang meningkat di Indonesia. Persoalan kecelakaan lalu lintas seperti yang tercantum di atas didasarkan pada kenyataan bahwa mayoritas yakni kesalahan atau kelalaian manusia (*human error*). Faktor-faktor berikut bertanggung jawab atas 61% dari kecelakaan lalu lintas: kelalaian manusia, 9% dari kendaraan, dan 30% dari prasarana dan lingkungan (Analisalink 2022). Dengan kemajuan teknologi ini, beban kerja pengemudi dapat dibagi dengan sistem komputerisasi, yang mengurangi kesalahan manusia dan kelalaian.

Sistem pengemudi sendiri adalah salah satu teknologi yang disertakan dalam sistem autopilot. Ini memiliki *automatic application* untuk pengemudi, roda gigi, serta tuas gas menggunakan asistensi LIDAR, dengan kamera untuk menyingkir hantaman dan GPS (Taufiqurrahman 2016). Pabrikan kendaraan di Indonesia telah menerapkan sistem autopilot pada kendaraan terbaru mereka. Namun, hal tersebut belum termasuk dalam kategori regulasi yang sudah diberlakukan dan masih dalam proses penelitian (Nusi 2021). Oleh karena itu, untuk melihat kemajuan teknologi tersebut, penelitian ini menggunakan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut ketentuan umum Pasal 1, ayat 30 dan 31, yang bersangkutan dengan keselamatan dan keselamatan lalu lintas, tujuan penelitian ini serupa dengan pengembangan sistem autopilot.

*Artificial Intelligence (AI)* sudah digunakan dalam banyak aspek kehidupan sehari-hari, termasuk industri otomotif. Berikut adalah beberapa contoh aplikasi *AI* untuk seluler (Khoerudin 2022):

1. Penggunaan *AI* dalam kendaraan

*AI* digunakan oleh kendaraan untuk membuat keputusan tanpa masukan manusia. Teknologi ini mengandalkan penggunaan sensor, pengumpulan data, dan algoritma cerdas untuk

mengidentifikasi objek di sekitar, menciptakan kesadaran, dan menjaga keselamatan.

2. Penggunaan *AI* dalam sistem keamanan  
*AI* digunakan dalam sistem keamanan seluler, seperti deteksi gerakan tangan, pengenalan wajah untuk memicu peringatan, dan deteksi gerakan untuk mengaktifkan *airbag*.
3. Penggunaan *AI* dalam asisten pribadi  
 Asisten pribadi seperti *Siri*, *Google Assistant*, dan *Alexa* semakin umum digunakan di perangkat seluler. Mereka menggunakan *AI* untuk memahami kebutuhan pengguna, menanggapi pertanyaan, dan memberikan informasi yang diperlukan.
4. Penggunaan *AI* dalam perawatan dan pemeliharaan  
*AI* dapat digunakan untuk memantau kondisi ponsel, mendiagnosis masalah, dan memberikan informasi yang jelas mengenai potensi masalah atau kerusakan. Hal ini dapat membantu pemilik kendaraan mengetahui problem dan mengurangi biaya perbaikan.
5. Penggunaan *AI* dalam manajemen lalu lintas  
*AI* berpotensi meningkatkan pemeliharaan jangka panjang, mengurangi biaya tenaga kerja, dan meningkatkan keselamatan di jalan. Salah satu contohnya adalah penggunaan *AI* dalam sistem navigasi yang merekomendasikan rute aman berdasarkan kondisi saat ini dan kejadian mendatang.

Dengan jumlah kendaraan yang terus meningkat di Indonesia, *Artificial Intelligence* dapat membantu mengurangi *latency* (selisih waktu), meningkatkan keamanan, dan memberikan pengalaman kendara yang lebih menyenangkan bagi pengemudi dan penumpang (cnn 2023).Sebagian besar masyarakat Indonesia menggunakan angkutan pribadi. Orang menggunakan kendaraan pribadi untuk pergi di jalan-jalan, bahkan sampai menimbulkan kemacetan. Sepinya angkutan umum yang sudah disediakan pemerintah menunjukkan keinginan besar masyarakat untuk menggunakan transportasi pribadi (Juliansyah 2022). Sistem yang ada di mobil autopilot sendiri sebenarnya termasuk dalam kategori kecerdasan buatan. Teknologi ini memungkinkan komputer meniru tindakan manusia, seperti berpikir dan membuat keputusan, meniru pola pikir manusia. Dengan adanya sensor radar dan kamera yang disematkan di sekitar mobil, teknologi *Artificial Intelligence* secara tidak langsung mengambil alih kendali mobil yang seharusnya dipegang oleh manusia. Ini menunjukkan bahwa

teknologi *Artificial Intelligence* bermanfaat karena dengan adanya sistem autopilot mobil, manusia tidak perlu melakukan banyak hal.

Guna menentukan apakah mobil autopilot boleh digunakan di Indonesia, terlebih dahulu harus diklasifikasikan dan dipelajari bagaimana sistem mobil autopilot berfungsi di jalan. Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk memastikan bahwa jalan raya aman, termasuk pengoperasiannya, sistem pendukung yang dipakai, dan tingkat keamanan bagi pengguna mobil autopilot dan orang lain yang berada di jalan. Tanggung jawab ini ditetapkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ada keuntungan dan kerugian ketika sistem autopilot beroperasi. Sistem auto pilot dapat menghemat bahan bakar. Dengan mengoperasikan sistem autopilot, sistem tersebut mengontrol akselerasi dan deselerasi kendaraan. Dengan demikian, sistem hanya menghasilkan daya yang diperlukan kendaraan (Szilassy and others 2019).

Kesalahan pada sistem mobil autopilot dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang tentunya merugikan konsumen selaku pengemudi mobil tersebut. Berikut adalah beberapa kesalahan yang dapat menyebabkan kecelakaan:

1. Kesalahan yang terkait dengan sensor kendaraan, yang seharusnya merupakan bagian dari kontrol sistem autopilot itu sendiri, seperti kehilangan sensor (Destyarini and Pujiyono 2020);
2. Kesalahan pada sistem komunikasi yang dapat menyebabkan peringatan tabrakan yang salah dikirim (Koestanto 2022);
3. Kesalahan pada sistem pengenalan objek dapat menyebabkan mobil autopilot tidak dapat mengenali objek di sekitarnya dengan tepat (Newswire 2021);
4. Kesalahan pada sistem pengenalan jalan dapat menyebabkan mobil autopilot tidak dapat mengenali rambu lalu lintas;
5. Kesalahan yang terjadi pada sistem pengenalan tanda jalan dapat menyebabkan mobil autopilot tidak dapat mengenali tanda jalan dengan tepat;
6. Kesalahan pada sistem pengenalan rute dapat menyebabkan mobil autopilot tidak dapat mengenali rute dengan tepat.

Namun, pengemudi kendaraan yang menggunakan teknologi autopilot tetap memiliki kendali penuh atas kendaraan. Kendaraan dengan teknologi autopilot juga dapat melanggar pelanggaran yang ada dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Destyarini and

Pujiyono 2020). Akibatnya, pengemudi yang mengemudi mobil autopilot harus tetap memperhatikan kondisi jalan dan mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku.

Berbagai komponen pendukung mendukung sistem, termasuk (Ingle and Phute 2016):

1. Radar dan Kamera

Radar yang dipasang di bumper depan dan belakang Tesla Model X dan Model S dapat mendeteksi kendaraan lain bermesin serupa dari jarak yang relatif dekat. Namun radar ini tidak mampu mengidentifikasi orang yang tidak bergerak, benda yang tergantung, atau benda tidak bergerak lainnya. Sistem kamera depan dan belakang dipasang untuk mengidentifikasi objek, bahkan target bergerak. Sistem radar dan kamera ini ditenagai oleh prosesor Mobileeye EYE Q3 yang mengaktifkan sistem kendali kemudi dan kecepatan serta menerima masukan dari radar, sensor ultrasonik, satelit, dan kamera. Selain itu, Chip DNN (*Digital Neural Network*) bersikeras dalam menandai rute, melacak jalur menggunakan GPS, mendeteksi objek secara umum, dan mendeteksi objek yang dilalui. DNN disimpan di beberapa tipe ponsel sehingga dapat dideteksi dengan akurasi tinggi. Alat-alat tersebut antara lain sensor kecepatan minimum, rambu untuk belok, lampu lalu lintas, marka jalan, dan kerucut lalu lintas.

2. Sensor Ultrasonik

Sensor ultrasonic ditempatkan di antara bagian depan dan belakang kendaraan untuk mendeteksi objek di dalam yang bergerak selama fase percikan saat sistem autopilot diaktifkan. Sensor ini dipasang di setiap bidang kendaraan.

3. Satelit

Memiliki beberapa keunggulan sistem pelacakan satelit menggunakan GPS untuk mengetahui posisi kendaraan setiap hari, mencocokkan kendaraan dengan data GPS, dan mendeteksi kecepatan kendaraan dalam kondisi non-macet (di jalan tol).

Menjelaskan ketentuan hukum yang termasuk dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengklasifikasikan kendaraan mobil autopilot menjadi kendaraan golongan atau beroda empat setelah memahami sistem dan cara mengoperasikan mobil autopilot. Mobil autopilot hampir sama dengan mobil pada umumnya, tetapi ketika *system mode on*, pengemudi beralih ke kontrol intervensi.

Pasal 80 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa hanya orang-orang dengan Surat Izin Mengemudi (SIM), yang dapat digunakan untuk mengemudi mobil. Setiap orang menerima Surat Izin Mengemudi (SIM) dan bersifat resmi, unik, dan mengikat. Jadi, hanya orang yang diizinkan oleh hukum yang dapat mengemudi mobil. Pengemudi mobil autopilot tetap seorang individu, sesuai dengan sistem dan cara kerjanya yang disebutkan di atas. Namun, ketika mode autopilot diaktifkan, sistem mengambil alih kendali sepenuhnya, dan pengemudi bertanggung jawab untuk mengawasi jalannya sistem.

Sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, semua mobil di Indonesia harus menjalani uji kelayakan jalan. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015, yang sekarang dikenal sebagai Permenhub Nomor 33 Tahun 2018, mengatur uji tipe kendaraan bermotor. Mobil autopilot sudah menerima sertifikat uji tipe (SUT) seperti yang diputuskan oleh Permenhub No. 33/2018. Maka dari itu, kendaraan tersebut memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Permenhub dan memenuhi syarat yang diperlukan oleh permenhub. Selain itu, kendaraan tersebut legal di Indonesia. Mobil dengan sistem autopilot dapat menerima SUT karena bentuknya hampir sama dengan mobil biasa. Dengan demikian, mobil dengan sistem autopilot mencukupi prasyarat SUT sesuai dengan permenhub demikian.

Mobil dengan sistem autopilot tidak mungkin ditemukan di Indonesia karena harus menjadi kendaraan CBU atau dibawa ke Indonesia dalam keadaan utuh. Mobil ini dikirim ke Indonesia oleh Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) atau importir umum. Keputusan Menteri Perdagangan 49/MPP/KEP/2/2000 tentang Persyaratan Impor Kendaraan Bermotor dalam Keadaan Utuh (CBU) menetapkan persyaratan impor. Kebijakan demikian menyatakan bahwa sebelum diimpor, kendaraan bermotor yang masih utuh harus didaftarkan sesuai dengan tipenya di Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, dan Elektronika. Penggolongan tipe diatur oleh peraturan yang ditetapkan oleh Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain pengklasifikasian tipe yang akan dikeluarkan sebagai sertifikat atau bukti uji tipe oleh kementerian perhubungan kendaraan bermotor yang diimpor secara keseluruhan, penggolongan tipe juga harus mencantumkan sertifikat atau bukti uji tipe dari negara asal produksi atau negara pengimpor kendaraan. Pada

saat pendaftaran tipe kendaraan bermotor, nomor identifikasi kendaraan (VIN) dari negara asal produksi juga merupakan dokumen yang harus diikutsertakan. Dokumen ini setidaknya harus menunjukkan negara asal, produksi, spesifikasi tipe, dan tahun produksi kendaraan. Dengan mempertimbangkan bahwa regulasi tersebut dinilai wajar karena standar yang mengklasifikasikan spesifikasi keamanan dan standar mobil autopilot belum ada di Indonesia.

Di Indonesia, masih ada perdebatan tentang perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kecelakaan karena kesalahan pada sistem mobil. Namun, beberapa langkah yang dapat diambil untuk mengajukan perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kecelakaan karena kesalahan pada sistem mobil termasuk mendapatkan bukti yang dapat menunjukkan bahwa kecelakaan terjadi akibat kesalahan pada sistem mobil. Data telematika, laporan polisi, saksi mata, dan rekaman video dapat termasuk dalam kategori ini. Untuk melaporkan kecelakaan dan meminta bantuan, hubungi perusahaan mobil. Tesla dan perusahaan lain memiliki tim respons khusus yang dapat membantu dalam situasi seperti ini. Melaporkan kecelakaan kepada pihak berwenang, seperti polisi atau otoritas lalu lintas. Hal ini dapat membantu dalam proses penyelidikan dan penentuan siapa yang bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. Jika terdapat korban yang mengalami cedera serius atau kerugian finansial akibat kecelakaan, konsultasikan dengan pengacara. Mereka dapat membantu dalam mengajukan klaim hukum dan menentukan apakah pengemudi memiliki dasar hukum untuk menuntut perusahaan mobil.

Undang-Undang Perlindungan Konsumen membantu konsumen dalam proses klaim hukum dan menentukan hak-hak mereka. Meskipun fitur autopilot dapat mengurangi risiko kecelakaan, pengemudi harus tetap waspada dan siap mengambil alih kendali mobil jika diperlukan. Pengemudi yang menggunakan mobil autopilot terlalu mengandalkan fitur ini dan tidak siap untuk mengambil alih kendali saat terjadi masalah, yang menyebabkan beberapa kecelakaan. Kurangnya pemahaman mengenai penerapan hukum tanggung jawab dalam kasus-kasus yang memanfaatkan teknologi *Artificial Intelligence* dapat mengakibatkan kesulitan dalam mengidentifikasi pihak-pihak yang bersedia menegakkan hukum dan dalam menangani munculnya hukum peradilan. Peraturan yang ada tidak mampu mengimbangi pesatnya

kemajuan teknologi *Artificial Intelligence*, yang berarti peraturan tersebut tidak dapat memberikan perlindungan hukum kepada konsumen saat menggunakan teknologi *Artificial Intelligence*. Dalam kasus dimana kecerdasan buatan digunakan, seringkali sulit untuk mengumpulkan data yang cukup untuk menentukan implikasi hukum dari suatu keputusan. Hal ini dapat menimbulkan kesulitan dalam menafsirkan preseden hukum yang baru muncul.

### **3.1.3 Legalitas Sistem Autopilot pada Mobil di Indonesia Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

#### **a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengaturan terhadap mobil autopilot**

Industri otomotif mempunyai dampak yang sangat luar biasa baik ditinjau dari penyediaan lapangan kerja ataupun manfaat produk yang dihasilkan. Di dunia ini, jutaan bahkan milyaran orang terlibat dan menggantungkan hidupnya dalam industri tersebut sehingga mendapat tingkat kesejahteraan yang layak. Berbagai pengembangan riset dan teknologi telah memberikan sumbangan nyata dalam mencapai kemajuan dan kenyamanan layanannya. Produk yang dihasilkan berupa kendaraan merupakan sarana yang sangat mendukung dalam segala aktivitas manusia di belahan dunia dengan berbagai sarana tujuan yang diinginkan. Bertambahnya jumlah kendaraan dengan pemakaian frekuensi tinggi tanpa 200 disadari memberikan dampak atau risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas (Juliansyah 2022a). Berdasarkan data Korlantas Polri yang dipublikasikan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2021 terjadi 103.645 kasus kecelakaan lalu lintas. Jumlah tersebut meningkat jumlahnya dibanding tahun 2020 dengan mencatat kejadian kecelakaan lalu lintas sejumlah 100.028 kasus. Kasus kecelakaan yang terjadi di tahun 2021 berakibat korban meninggal sebanyak 25.266 jiwa dan mengakibatkan nilai rugi harta benda sebesar 246 miliar (Dhinni 2022). Tingginya kasus kecelakaan tersebut direspon oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan membuat penanganan permasalahan dengan sasaran untuk menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas di negara kita. Beberapa langkah yang ditempuh adalah meliputi standarisasi penggunaan sistem keselamatan pada kendaraan bermotor (normalisasi), kewajiban bagi setiap kendaraan bermotor untuk lolos dalam pengujian secara elektronik, proaktif dalam terciptanya manajemen penyelenggaraan

transportasi umum dalam keselamatan jiwa penumpang dan awak kendaraan serta berbagai penegakan di bidang hukum yang mendorong peningkatan keselamatan jiwa secara keseluruhan.

Berbagai kasus kecelakaan yang terjadi turut pula disorot oleh industri otomotif selaku pabrikan kendaraan roda empat dengan melakukan inovasi dengan menyematkan autopilot sistem ke dalam fitur-fitur kendaraan produksi terbarunya. Hal ini didasarkan oleh adanya tingginya kasus kecelakaan yang diakibatkan oleh faktor dominan karena kesalahan atau kelalaian manusia (*human error*). Berdasarkan [AnalisaDaily.com](https://www.analisadaily.com) (2022) dinyatakan bahwa faktor penyebab terjadi kecelakaan lalu lintas dapat dirinci 61% karena kelalaian manusia (*human error*), 9% karena faktor kendaraan dan 30% karena prasarana dan lingkungan. Dengan demikian, hal yang menjadi prioritas adanya inovasi auto pilot system oleh pabrikan kendaraan adalah diharapkan dapat berkontribusi dengan menurunkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Dengan inovasi teknologi tersebut beban kerja pengemudi dapat di-sharing dengan sistem komputerisasi sehingga memperkecil terjadinya faktor kelalaian/kesalahan manusia. Hal ini sangat dimungkinkan karena melalui kecerdasan buatan (*Artificial Intelligence*) pada autopilot system akan bekerja dan membantu dalam kendali manusia dalam pengoperasiannya berdasarkan algoritma dan sistem sensor 201 (Taufiqurrahman 2016). Teknologi yang disematkan dalam autopilot system salah satunya adalah *self driving system* dengan aplikasi otomatis fungsi pengemudi, roda gigi dan tuas gas dengan bantuan LIDAR (light sense radar) serta kamera guna menghindari dari benturan dan GPS (Taufiqurrahman 2016).

Penerapan autopilot system di Indonesia memang belum masuk kategori regulasi yang sudah diberlakukan dengan penguatan atau otorisasi undang-undang yang diberlakukan dan masih dalam taraf pengkajian, meskipun sistem tersebut sudah diterapkan pada kendaraan produksi terbaru dari beberapa pabrikan kendaraan (Nusi 2021). Oleh karena itu, pada penelitian ini adanya inovasi teknologi tersebut dikaji dengan pendekatan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan ketentuan umum dalam undang-undang tersebut dijelaskan pada Pasal 1 ayat (30) berkaitan dengan keamanan lalu lintas “keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau



Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas” dan ayat (31) berkaitan dengan keselamatan lalu lintas “keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan”, mempunyai sasaran yang sama dengan adanya inovasi autopilot system. Pada bagian lain dalam undang-undang tersebut perihal penerapan auto pilot system pada kendaraan roda empat dapat memenuhi asas lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 2 dan tujuan lalu lintas dan angkutan jalan pada Pasal 3. Begitu pun pada pasal-pasal lainnya dalam Undang-Undang Nomor 22 tersebut secara keseluruhan dapat mengakomodasi dengan adanya penerapan autopilot system pada kendaraan roda empat. Dengan demikian, penerapan *autopilot system* pada kendaraan roda empat di Indonesia tidak ada hal yang mengandung kontradiksi atau bertentangan dari perundang-undangan yang dalam hal ini dikaji melalui Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Nugroho and others 2023).

**b. Tanggung jawab produk dalam mewujudkan kesejahteraan konsumen**

Konsumen dituntut untuk sadar akan hak haknya, sebagai kontrol terhadap perbuatan dan perilaku pelaku usaha dan pemerintah. Ada beberapa hak konsumen yang diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Pertama, hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa; kedua, hak untuk memilih dan mendapatkan barang dan/atau jasa sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; ketiga, hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa; ke empat, hak untuk didengar pendapat atau keluhan atas barang/dan atau jasa yang digunakan; kelima, hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut; keenam, hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen; ketujuh, hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur dan tidak diskriminatif; kedelapan, hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya; dan kesembilan, hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-

undangan lainnya. Hak-hak konsumen tersebut harus ditegakkan, diantaranya perlunya menumbuhkan sikap dan perilaku konsumen, sehingga menjadi konsumen yang bertanggung jawab yang sadar akan hak-hak konsumen yang telah diatur dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Faktanya kondisi konsumen di Indonesia yang masih lemah dibandingkan dengan posisi pelaku usaha, memerlukan pemberdayaan konsumen agar posisi konsumen tidak selalu pada pihak yang dirugikan. Pemberdayaan konsumen dapat dilakukan melalui penerapan hukum perlindungan konsumen yang memadai, dimana hukum perlindungan konsumen ini menjadi relevan pada tiga tahap transaksi konsumen, yaitu pra-pembelian, saat pembelian dan purna pembelian, karena risiko kerugian konsumen dengan sistem perindustrian dan perdagangan yang dihasilkan secara massal dan melalui distribusi yang rumit dan melibatkan banyak pihak telah merugikan banyak konsumen (Holijah 2014).

Kendala yang dihadapi dalam upaya perlindungan konsumen di Indonesia, tidak terbatas pada rendahnya kesadaran konsumen akan hak, tetapi juga adanya persepsi yang salah dikalangan sebagian besar pelaku usaha bahwa perlindungan terhadap konsumen akan menimbulkan kerugian terhadap pelaku usaha. Persepsi ini, mudah diluruskan apabila disadari dari beberapa pertimbangan berikut ini. Pertama, bahwa konsumen dan pelaku usaha adalah pasangan yang saling membutuhkan usaha pelaku usaha tidak akan dapat berkembang dengan baik bila konsumen berada pada kondisi yang tidak sehat akibat banyaknya produk yang cacat; kedua, bahwa ada pelaku usaha yang melakukan kecurangan dalam melakukan kegiatan usahanya. Kecurangan ini tidak hanya merugikan konsumen saja, tetapi juga akan merugikan pelaku usaha yang jujur dan bertanggung jawab; ketiga, kesempatan untuk mengembangkan dan meningkatkan usaha bagi pelaku usaha yang bertanggung jawab dapat diwujudkan tidak dengan jalan merugikan kepentingan konsumen, tetapi dapat dicapai melalui penindakan terhadap pelaku usaha yang melakukan kecurangan dalam melakukan kegiatan usahanya; dan keempat, bahwa beban kompensasi atas kerugian konsumen akibat pemakaian produk cacat telah diperhitungkan sebagai komponen produksi, tetapi ditanggung bersama oleh seluruh konsumen yang memakai produk cacat (Kristiyanti 2008).

Pada era globalisasi saat ini, konsumen dituntut untuk cerdas dengan mengetahui apa yang menjadi hak dan kewajibannya.

Konsumen yang sudah mengetahui hak dan kewajibannya, maka akan mengetahui aktivitas penggunaan upaya-upaya hukum untuk melindungi, memenuhi dan mengembangkan kebutuhan kebutuhan dengan aturan hukum yang ada, maka kompetensi hukum ini tidak mungkin ada, dan hukum yang baik adalah hukum yang mampu mengakomodasi baik kepentingan individu maupun kepentingan masyarakat (Binawan 2008). Signifikansi perlindungan hak-hak konsumen di Indonesia dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah sebagai implementasi bagian dari konsep negara hukum kesejahteraan yang berbasis pada Pancasila yang mana menurut Baschan Mustafa konsep negara hukum kesejahteraan itu adalah sebagai berikut: negara mengutamakan kepentingan rakyat (*welfare state*); negara campur tangan dalam semua lapangan kehidupan masyarakat; negara menganut sistem ekonomi yang lebih dipimpin oleh pemerintah pusat; dan negara menjaga keamanan dalam arti luas di segala lapangan kehidupan masyarakat (Syarifuddin 2012).

Bentuk dari konsep negara hukum kesejahteraan adalah dengan adanya tanggung jawab produk yang berlandaskan prinsip tanggung jawab mutlak dalam kaitannya dengan konsep negara hukum kesejahteraan yang senada dengan tujuan yang termaktub dalam alinea Ke-IV Pembukaan UUD 1945. Bukti ikut peran sertanya negara adalah dengan adanya regulator, pengawasan terhadap perilaku usaha dalam memproduksi dan mendistribusikan produk barangnya, akan tetapi juga memberikan perlindungan terhadap produk barang pelaku usaha yang merugikan konsumen dengan upaya memberikan perlindungan berupa sistem perlindungan konsumen yang berkeadilan baik bagi pelaku usaha maupun terhadap konsumen. Pada tahun 1985, *Guidelines for Consumer Protection* yang dikeluarkan PBB, menyatakan, “konsumen di manapun mereka berada, dari segala bangsa, mempunyai hak-hak dasar sosialnya”. Hak-hak tersebut dihimbau PBB pada seluruh anggotanya untuk memberlakukannya di negara masing-masing, yang terdiri dari hak untuk mendapatkan informasi yang jelas, benar, jujur dan hak untuk mendapatkan kebutuhan dasar manusia (Beales 1981), mendapatkan lingkungan yang baik dan bersih serta kewajiban menjaga lingkungan, dan untuk mendapatkan pendidikan dasar. Bahkan pada tahun 1975, hak-hak konsumen yang dicetuskan John F. Kennedy, dimasukkan dalam program konsumen *European Economic Community (EEC)* (Norbert 1992).

Tanggung jawab produk (*product liability*) pertama kali muncul dalam dunia perasuransian di Amerika Serikat. Keberadaan tanggung jawab produk ini dalam rangka dimulainya produk bahan makanan secara besar-besaran, yang mana ini dimaksudkan untuk mengasuransikan produk barang pelaku usaha terhadap kemungkinan dari risiko akan adanya akibat produk-produk cacat yang merugikan konsumen. Cacat tersembunyi dalam Pasal 1504 KUH Perdata “penjual harus menanggung barang itu terhadap cacat tersembunyi, yang sedemikian rupa sehingga barang itu tidak dapat digunakan untuk tujuan yang dimaksud, atau yang demikian mengurangi pemakaian, sehingga seandainya pembeli mengetahui cacat itu, ia sama sekali tidak akan membelinya atau tidak akan membelinya selain dengan harga yang kurang” yang mana dari pasal ini dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa produk cacat tersembunyi adalah cacatnya produk barang yang dihasilkan pelaku usaha yang mengakibatkan kegunaan barang tidak sesuai lagi dengan tujuan yang semestinya. Produk barang cacat tersembunyi dari pelaku usaha, dapat terjadi diketahui pelaku usaha, tidak diketahui pelaku usaha ataupun tidak diketahui oleh konsumen (Holijah 2014).

Tanggung jawab mutlak dari pelaku usaha atas produk barang cacat tersembunyi yang dimaksud adalah tanggung jawab pelaku usaha atas produk barang cacat tersembunyi yang telah dijual oleh pelaku usaha yang menimbulkan kerugian terhadap konsumen yang berlandaskan prinsip tanggung jawab mutlak pelaku usaha, yaitu tanggung jawab yang tidak berdasarkan kesalahan atau tidak menetapkan kesalahan sebagai faktor yang menentukan dengan beban pembuktian terbalik pada pelaku usaha, yang mana pelaku usaha secara moral dan hukum bertanggung jawab atas produk barangnya dan tidak dapat melepaskan tanggung jawab dengan alasan moral dan hukum yang tidak ada dan/atau tidak jelas akibat kerugian yang dialami konsumen (Holijah 2014). Tanggung jawab mutlak pelaku usaha terhadap kerugian akibat produk barang cacat tersembunyi dimaksudkan, agar pelaku usaha bertanggung jawab dari adanya kerugian yang dialami konsumen sebagai bentuk risiko dari pelaku usaha dari produk barang yang dihasilkan dan diedarkan di pasaran.

Tuntutan atau klaim mengenai tanggung jawab produk dari pelaku usaha, dilakukan dengan mendasarkan pada hal-hal sebagai berikut: pelanggaran jaminan (*breach of warranty*); kelalaian (*negligence*);

tanggung jawab mutlak (*strict liability*) (Spacone). Penerapan tanggung jawab produk yang berlandaskan pada tanggung jawab mutlak ini merupakan hal baru dalam hukum perlindungan konsumen, sesuai fungsi negara sebagai regulator dan karakteristik negara hukum kesejahteraan yang berlandaskan Pancasila, tetap diperlukan intervensi negara dalam bentuk regulasi yang sangat berpengaruh dalam proses pembangunan ekonomi dan pengendalian pasar bebas itu sendiri sesuai dengan fungsi negara, yang mana dari pendapat W. Friedman fungsi negara sebagai penyelenggara atau penjamin kesejahteraan (*the state as provider*); pengatur (*as regulator*); pengusaha. Menjawab kebutuhan hukum yang ada saat ini sudah seharusnya pemerintah memenuhinya. Pemerintah sebagai regulator, berfungsi membentuk peraturan perundang-undangan sebagai alat penjamin kepastian hukum untuk mengatur, mengontrol dan mengawasi terciptanya keseimbangan kepentingan antara pelaku usaha dan konsumen.

**c. Tanggung jawab mutlak pelaku usaha dari kerugian akibat produk barang cacat tersembunyi**

Aspek keadilan (*fairness*) antara pelaku usaha dan konsumen, ini sangat diperlukan untuk standar sikap pemerintah dalam masalah produk barang cacat tersembunyi di era globalisasi dan menuju perdagangan bebas saat ini. Hal yang dapat merugikan konsumen, menyangkut mutu produk barang, harga barang, persaingan curang, pemalsuan, penipuan, dan lain-lainnya, di mana perbuatan ini merugikan konsumen baik secara harta benda, kesehatan, dan bahkan dapat berakibat kematian. Pelaku usaha harus dapat menjamin bahwa produk barang yang dihasilkan dan didistribusikan di pasaran sudah cukup aman bagi konsumen. Kemudian hari muncul keluhan atas kerusakan produk yang telah merugikan konsumen, maka pelaku usaha harus bertanggung jawab penuh atas beban kerugian yang diderita konsumen tersebut. Kondisi produk cacat dapat disebabkan oleh beberapa hal. Pertama, kerusakan produk, kesalahan representasi produk dan kesalahan dalam proses manufacturing; kedua, kesalahan dalam pemasaran, di sini diperhatikan apa yang harus yang diketahui dan patut dapat diduga mengenai kemungkinan kerusakan produk, umpamanya apakah pelaku usaha gagal dalam memberikan instruksi atau peringatan mengenai barang; dan ketiga, kesalahan dalam desain produk (Idham 1995).

Kerugian materi maupun ancaman bahaya pada jiwa konsumen akibat tidak sempurnanya produk, dikarenakan kurangnya kesadaran pelaku usaha untuk bertanggung jawab melindungi konsumen, menjamin keselamatan dan keamanan produk barang dari pelaku usaha tersebut. Pentingnya peran pemerintah sebagai pengawas untuk mengatur cara memproduksi (*quality control techniques*) dan perdagangan barang yang belum memadai dan kaitannya dengan ide keadilan yang menuntut pemberian kepada setiap orang hak perlindungan dan pembelaan diri sesuai dengan keadilan. Pengawasan terhadap pelaku usaha adalah merupakan pengawasan preventif berupa pemastian atas terpenuhinya atau terselenggaranya hak dan kewajiban konsumen dan juga pelaku usaha itu sendiri. Pengawasan diperlukan agar pelaku usaha benar-benar sesuai dengan kewajibannya. Ini dilakukan karena kecenderungan untuk melalaikan kewajiban terletak pada manusianya. Adanya kesempatan sering dijadikan alasan untuk tidak memenuhi apa yang menjadi kewajiban, sehingga adanya pengawasan akan mempersempit kemungkinan adanya pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan yang berlaku (Sidabalok 2006).

Sesuai dengan hak-hak yang dimiliki oleh konsumen, di antaranya yang paling menonjol adalah mengenai ganti rugi atas kerugian yang diderita konsumen sebagai akibat dari penggunaan produk barang dari pelaku usaha tersebut. Ada beberapa bentuk tuntutan ganti kerugian yang dapat diajukan oleh konsumen, yaitu kerugian konsumen karena perbuatan melanggar hukum, yang mana harus dibuktikan kesalahannya oleh konsumen sebagai kesalahan maupun merupakan kelalaian pelaku usaha yang berakibat adanya kerugian pada konsumen, selain itu konsumen juga harus dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut merupakan akibat langsung dari adanya perbuatan melanggar hukum dari pelaku usaha. Tuntutan ganti kerugian atas kerugian yang dialami oleh konsumen dari akibat penggunaan produk adalah didasarkan atas dasar tuntutan gugatan, apakah berdasarkan wanprestasi atau berdasarkan perbuatan melanggar hukum. Dalam menentukan besarnya ganti kerugian yang harus dibayar, pada dasarnya harus berpegang pada asas keadilan, kelayakan dan kemanfaatan. Adapun bentuk ganti kerugian dalam Pasal 19 ayat (2) Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Kewajiban pelaku usaha tersebut menunjukkan adanya tanggung jawab yang meliputi, bertanggung jawab untuk menciptakan iklim

berusaha yang sehat, baik antara sesama pelaku usaha maupun antar pelaku usaha dengan masyarakat konsumen; dan bertanggung jawab untuk melindungi masyarakat konsumen, baik sendiri-sendiri maupun keseluruhan dari kemungkinan timbulnya kerugian terhadap diri konsumen maupun harta bendanya (Sidabalok 2006). Pasal 1365 KUH Perdata “tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”.

### **3. 2 Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Mobil Autopilot yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas Akibat Kesalahan Sistem**

#### **3. 2. 1 Perlindungan Hukum bagi Konsumen**

##### **a. Perkembangan hukum perlindungan konsumen dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen**

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen telah berusia lebih dari dua dekade dan saat ini sedang direvisi karena sudah tertinggal jauh seiring dengan perkembangan zaman dan teknologi. Beberapa isu krusial yang perlu diatur lebih lanjut dalam draf RUU Perlindungan Konsumen antara lain mengenai definisi atau batasan dari konsumen, pembedaan atau pemisahan kategori antara pelaku usaha, dan hak-hak konsumen yang tidak terpenuhi melalui Undang-Undang tersebut (Thea 2023). Masih terdapat permasalahan dalam pelaksanaan perlindungan konsumen di Indonesia, seperti ketentuan hukum yang melindungi kepentingan konsumen di Indonesia belum memadai sehingga diperlukan perangkat peraturan perundang-undangan untuk mewujudkan keseimbangan perlindungan kepentingan konsumen dan pelaku usaha sehingga tercipta perekonomian yang sehat (disperindag 2021).

Sebagai perbandingan, Amerika Serikat memiliki beberapa peraturan federal yang terkait dengan mobil autopilot, yang bertujuan untuk mengatur keselamatan kendaraan bermotor dan perlindungan konsumen. *National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA)* adalah badan federal yang bertanggung jawab untuk mengatur keselamatan kendaraan bermotor di Amerika Serikat. Mereka telah mengeluarkan beberapa pedoman dan peraturan terkait dengan kendaraan *self driving*. termasuk mobil autopilot. Beberapa peraturan yang menjamin perlindungan konsumen dari kesalahan sistem pada mobil autopilot di Amerika Serikat antara lain: *Federal Automater*

*Vehicles Polity*, yang dikeluarkan oleh NHTSA pada tahun 2016 dan memuat 15 poin pedoman yang harus dipatuhi oleh pelaku usaha mobil autopilot. Pedoman ini mencakup berbagai aspek, termasuk pengujian mobil autopilot, privasi dan keamanan data, dan tanggung jawab pelaku usaha kendaraan; *Self Driving System Safety*, yang dikeluarkan oleh NHTSA pada tahun 2017 dan memuat panduan untuk pengujian dan evaluasi mobil autopilot. Pedoman ini mencakup berbagai aspek, termasuk pengujian sistem kendaraan *self driving*, evaluasi risiko, dan pelaporan hasil pengujian; *Automated Driving System*, pedoman ini dikeluarkan oleh NHTSA pada tahun 2017 dan memuat panduan untuk pengembangan dan pengujian mobil autopilot. Pedoman di atas mencakup berbagai aspek, termasuk pengujian sistem mobil autopilot, evaluasi risiko, dan pelaporan hasil pengujian; dan *Automated Vehicles for Safety*, pedoman ini dikeluarkan oleh NHTSA pada tahun 2019 dan memuat panduan untuk pengembangan dan pengujian mobil autopilot. Pedoman ini mencakup berbagai aspek, termasuk pengujian sistem mobil autopilot, evaluasi risiko, dan pelaporan hasil pengujian. Mereka telah mengeluarkan beberapa pedoman dan peraturan terkait dengan kendaraan *self driving*, termasuk mobil autopilot (Destyarini and Pujiyono 2020).

Secara umum, di Australia, tidak ada peraturan khusus yang menjamin perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kesalahan sistem hingga menyebabkan kecelakaan. Namun, ada beberapa undang-undang dan peraturan yang terkait dengan kendaraan *self driving*, termasuk mobil autopilot, yang bertujuan untuk mengatur keselamatan kendaraan bermotor dan perlindungan konsumen. Di Australia, kendaraan *self driving* diatur oleh Departemen Infrastruktur, Transportasi, Regional dan Komunikasi. Mereka telah mengeluarkan beberapa pedoman dan peraturan terkait dengan kendaraan *self driving*, termasuk mobil autopilot. Namun, peraturan-peraturan tersebut lebih berfokus pada persyaratan teknis dan keselamatan kendaraan daripada perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kesalahan sistem hingga menyebabkan kecelakaan. Tidak adanya peraturan khusus yang menjamin perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kesalahan sistem hingga menyebabkan kecelakaan. Terdapat beberapa peraturan yang dapat menjamin perlindungan konsumen dari kesalahan sistem pada mobil autopilot di Australia antara lain: *Australian Design*



*Rules (ADRs)*, adalah standar teknis yang ditetapkan oleh pemerintah Australia untuk kendaraan bermotor. ADRs mencakup berbagai aspek, termasuk keselamatan kendaraan, emisi, dan efisiensi bahan bakar. Kendaraan *self driving* harus memenuhi ADRs untuk diizinkan beroperasi di jalan raya Australia; *National Transport Commission (NTC)*, adalah badan pemerintah Australia yang bertanggung jawab untuk mengatur transportasi di Australia. Mereka telah mengeluarkan beberapa pedoman dan peraturan terkait dengan kendaraan *self driving*, termasuk mobil autopilot. Pedoman dan peraturan ini mencakup berbagai aspek, termasuk pengujian kendaraan, privasi dan keamanan data, dan tanggung jawab pelaku usaha mobil autopilot; *Australian Road Rules (ARRs)*, adalah peraturan lalu lintas yang ditetapkan oleh pemerintah Australia untuk mengatur penggunaan jalan raya. ARRs mencakup berbagai aspek, termasuk batas kecepatan, rambu lalu lintas, dan aturan mengemudi. Kendaraan tersebut harus mentaati ARRs untuk diizinkan beroperasi di jalan raya Australia. Namun, peraturan-peraturan tersebut lebih berfokus pada persyaratan teknis dan keselamatan kendaraan daripada perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kesalahan sistem hingga menyebabkan kecelakaan. Oleh karena itu, pengemudi mobil autopilot harus tetap mentaati peraturan yang ada serta rambu-rambu yang ada. Jika terdapat kesalahan yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas, maka pengemudi yang mengendarai kendaraan atau mobil yang menggunakan fasilitas teknologi autopilot bertanggung jawab (Id.motor 2022).

Perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kecelakaan akibat kesalahan sistem di Indonesia dan negara lain masih menjadi topik penelitian yang sedang berkembang. Berdasarkan hasil penelitian, pengemudi kendaraan yang berteknologi autopilot masih bertanggung jawab penuh atas kendali kendaraan dan pertanggungjawaban pidana pengemudi kendaraan berteknologi autopilot berada pada pengemudi karena sistem bekerjanya kendaraan masih memerlukan kendali manusia sehingga apabila terjadi kelalaian yang hingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas maka pertanggungjawaban yang terdapat aturan yang ada pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Destyarini and Pujiyono 2020). Di Indonesia, legalitas mobil autopilot masih berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang keberadaan transportasi, yang mana tidak ditemukan adanya norma yang melarang

serta bersifat berlawanan terkait keberadaan mobil autopilot karena pada dasarnya mobil autopilot termasuk dalam jenis mobil penumpang. Namun, bentuk perlindungan hukum bagi konsumen mobil autopilot terhadap kecelakaan akibat kesalahan sistem masih menjadi topik penelitian yang sedang berkembang (Herwanto and Latumahina 2023).

**b. Perlindungan hukum bagi pengemudi mobil *self driving* (autopilot)**

Konsumen adalah orang atau perusahaan yang membeli barang tertentu atau menggunakan jasa tertentu, atau sesuatu atau seseorang yang menggunakan suatu persediaan atau sejumlah barang. Dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 konsumen adalah setiap pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Konsumen sebagai bahasa Indonesia memiliki istilah asing (Inggris) yaitu *consumer*, bahasa Belanda secara harfiah diartikan sebagai "orang atau perusahaan yang membeli *consument* barang tertentu atau menggunakan jasa tertentu"; atau "sesuatu atau seseorang yang menggunakan suatu persediaan atau sejumlah barang" ada juga yang mengartikan "setiap orang yang menggunakan barang atau jasa." Dari pengertian diatas terlihat bahwa ada perbedaan antar konsumen sebagai orang alami atau pribadi kodrati dengan konsumen sebagai perusahaan atau badan hukum perbedaan ini penting untuk membedakan apakah konsumen tersebut menggunakan barang tersebut untuk dirinya sendiri atau untuk tujuan komersial (dijual, diproduksi lagi) (Wibowo 1999).

Undang-Undang Perlindungan Konsumen Mendefinisikan konsumen sebagai "Setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan". Definisi ini sesuai dengan pengertian bahwa konsumen adalah end user atau pengguna terakhir, tanpa si konsumen merupakan pembeli dari barang dan/atau jasa tersebut. Pasal 1 angka 1 mendefinisikan "perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan perlindungan kepada konsumen". Rumusan pengertian perlindungan konsumen yang terdapat dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Perlindungan Konsumen telah memberikan cukup kejelasan. Kalimat yang menyatakan "segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum",

diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan perlindungan konsumen. Perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan konsumen, serta kepastian hukum. Dan menurut Janus Sidabalok dalam bukunya Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia, hukum perlindungan konsumen adalah hukum yang mengatur upaya-upaya untuk menjamin terwujudnya perlindungan hukum terhadap kepentingan konsumen (Miru and Yodo 2004).

Pengertian konsumen dalam arti umum adalah pemakai, pengguna dan atau pemanfaat barang dan atau jasa untuk tujuan tertentu (Nasution 2001). Sedangkan pengertian menurut Undang-Undang Perlindungan Konsumen di atas adalah setiap orang pemakai barang dan atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga orang lain maupun makhluk hidup lain, dan tidak untuk diperdagangkan. Berdasarkan pengertian di atas, subjek yang disebut sebagai konsumen berarti setiap orang yang berstatus sebagai pemakai barang dan jasa. Istilah “orang” sebetulnya menimbulkan keraguan, apakah hanya orang individual (*natuurlijke person*) atau termasuk juga badan hukum (*rechts person*). Menurut AZ. Nasution, orang yang dimaksudkan adalah orang alami bukan badan hukum. Sebab yang memakai, menggunakan dan atau memanfaatkan barang dan atau jasa untuk kepentingan sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain tidak untuk diperdagangkan hanyalah orang alami atau manusia.

Hukum perlindungan konsumen yang berlaku di Indonesia memiliki dasar hukum yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dengan diundang-undangkannya masalah perlindungan konsumen, dimungkinkannya dilakukan pembuktian terbalik jika terjadi sengketa antara konsumen dan pelaku usaha. Konsumen yang merasa haknya dilanggar bisa mengadukan dan memproses perkaranya secara hukum di Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Faktor utama yang menjadi kelemahan konsumen adalah tingkat kesadaran konsumen akan haknya masih rendah. Oleh karena itu, Undang-Undang Perlindungan Konsumen dimaksudkan menjadi landasan hukum yang kuat bagi pemerintah dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat untuk melakukan upaya pemberdayaan konsumen melalui pembinaan dan pendidikan konsumen.

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 6 hak pelaku usaha adalah “(a) hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan” dan Pasal 7 kewajiban pelaku usaha adalah “(d) menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku”.

Meningkatkan kesadaran, pemahaman, kapasitas, dan tekad konsumen guna memberikan perlindungan untuk diri mereka serta melahirkan sikap tanggung jawab pelaku usaha yang merupakan bagian dari upaya martabat menjaga hak konsumen. Undang-Undang Perlindungan Konsumen menyebutkan konsumen di Indonesia memiliki hak untuk melindungi diri mereka sendiri. Ayat keempat Undang-Undang Perlindungan Konsumen melindungi hak-hak konsumen, artinya konsumen dalam membeli suatu barang mempunyai banyak perlindungan hukum dan keistimewaan.

Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen hak konsumen adalah “(a) hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa; (b) hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan; (c) hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa; (d) hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan; (e) hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut; (f) hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen; (g) hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; (h) hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya; (i) hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya”.

Pasal 5 Undang-Undang Perlindungan Konsumen kewajiban konsumen adalah “(a) membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan; (b) beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa; (c) membayar sesuai dengan

nilai tukar yang disepakati; (d) mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut”.

Pasal 6 Undang-Undang Perlindungan Konsumen hak pelaku usaha adalah “(a) hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; (b) hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik; (c) hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen; (d) hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; (e) hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya”.

Pasal 7 Undang-Undang Perlindungan Konsumen kewajiban pelaku usaha adalah “(a) beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya; (b) memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan dan pemeliharaan; (c) memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif; (d) menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku; (e) memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan; (f) memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan; (g) memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian”.

Hak dan kewajiban pelaku usaha berhubungan dengan hak dan kewajiban konsumen. Pelaku usaha harus melakukan apa yang diminta konsumen, dan konsumen harus melakukan apa yang diminta konsumen. Pengaturan Undang-Undang Perlindungan Konsumen tampaknya lebih khusus dibandingkan dengan persyaratan umum yang ditemukan dalam KUH Perdata. Karena Undang-Undang Perlindungan Konsumen menetapkan bahwa pelaku usaha tidak hanya harus melakukan bisnis mereka dengan itikad baik, tetapi mereka juga wajib

menciptakan lingkungan bisnis yang baik, tanpa perselisihan yang curang.

Pasal 2 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (Mertokusumo 2009):

1. Asas Manfaat

Landasan ini berpendapat bahwa implementasi Undang-Undang Perlindungan Konsumen harus menghasilkan keuntungan bagi semua pihak yang terlibat, termasuk konsumen dan pemilik usaha. Hak-hak harus diberikan kepada pihak-pihak yang terlibat.

2. Asas Keadilan

Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yaitu Pasal 4 sampai dengan Pasal 7, diharapkan dapat menjunjung tinggi hak dan kewajiban konsumen dan pemilik usaha secara adil.

3. Asas Keseimbangan

Dengan mengatakan asas ini, segera adalah kepentingan yang ditambahkan pemerintah, pelaku usaha, dan konsumen. *There are no more privileged organizations.*

4. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen

Konsumen diharapkan merasa aman dan tenteram dalam menggunakan, memanfaatkan, dan memaksimalkan barang dan jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan melalui penyelenggaraan Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

5. Asas Kepastian Hukum

Hal ini ditujukan untuk memverifikasi bahwa dunia usaha dan konsumen sama-sama mematuhi hukum, memperoleh perlindungan konsumen yang taat hukum, dan memastikan bahwa setiap negara memiliki sistem hukum.

Selain itu, Undang-Undang Perlindungan Konsumen bermaksud guna menambah kesadaran, keterampilan, dan kemampuan konsumen guna melindungi diri sendiri (disperindag 2021); meningkatkan kesadaran bisnis sehingga mereka lebih berani dan bertanggung jawab dalam menyediakan produk dan jasa berkualitas tinggi (Dkumpp 2022); memberikan keamanan hukum kepada konsumen (Tim Hukumonline 2023); menjaga integritas hukum yang memberikan perlindungan kepada konsumen; menyeimbangkan hak dan kewajiban pemilik usaha dan konsumen; melindungi pelanggan dari praktik bisnis yang merugikan adalah cara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi yang sehat dan berkelanjutan; meningkatkan hubungan antara pelanggan dan

pelaku bisnis dan meningkatkan kualitas barang dan jasa yang diberikan kepada publik.

Mengusahakan upaya guna melindungi hak-hak konsumen, penting untuk memastikan bahwa mereka menikmati keselamatan, keamanan, dan kesejahteraan yang berasal dari penggunaan barang dan jasa; memilih dan menerima barang dan jasa dengan cara yang sesuai peraturan perundang-undangan dan pedoman yang berlaku; mencari informasi yang akurat, mudah dipahami, dan ringkas mengenai kondisi dan isi barang dan jasa; dan untuk memantau penerimaan dan penggunaan barang dan jasa yang mereka miliki. Selain itu, transaksi konsumen dilakukan secara jujur dan tidak diskriminatif. Dalam rangka memenuhi keperluan penerimaan pembayaran, pengembalian uang, atau pertanyaan mengenai barang dan jasa yang tidak sesuai dengan perjanjian dan tidak sesuai dengan kebutuhan.

Kasus kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kegagalan sistem auto pilot kendaraan roda 4 (empat), Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan kewenangan untuk mengambil tindakan. Aparat penegakkan hukum dapat menangani kasus pelanggaran hukum langsung dan tidak langsung (Doly 2015). Sesuai undang-undang yang berlaku, pengemudi yang mengendarai kendaraan dengan pilot dapat dipidana. Penindakan hukum secara langsung dapat mencakup pelaksanaan undang-undang, termasuk undang-undang yang memiliki kekuatan hukum, peraturan menteri terkait, dan peraturan lainnya yang berada di bawah otoritas pemerintah (Destyarini and Pujiyono 2020). Program sosialisasi himbuan dan arahan yang berkaitan dengan hal-hal yang tidak langsung terkait dengan berlalu lintas dapat melibatkan tindakan hukum secara tidak langsung, yang sangat penting untuk keselamatan berkendara.

Terdapat beberapa langkah yang dapat diambil untuk mengurangi kemungkinan kecelakaan lalu lintas yang dialami pengemudi mobil, seperti:

1. Upaya Preventif

Guna meningkatkan kesadaran pengemudi tentang keselamatan berkendara dan mengajarkan pengemudi kendaraan bermotor, khususnya kendaraan dengan fasilitas teknologi Autopilot, tentang rambu-rambu lalu lintas dan batas kecepatan aman untuk mengendarai kendaraan, khususnya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sosialisasi yang dilakukan oleh

autopilot system untuk meningkatkan kesadaran pengemudi kendaraan tentang pentingnya menjaga keselamatan berkendara. Mengetahui batasan kecepatan yang aman untuk berkendara, memahami rambu lalu lintas yang berlaku di jalan, dan mendapatkan pelatihan berkendara adalah semua bagian dari komunitas ini. Selain itu, upaya penyelenggaraan pelatihan diperlukan untuk meningkatkan kemampuan pengoperasian kendaraan roda empat dengan sistem autopilot. Dengan melakukan berbagai upaya pencegahan, kesalahan manusia dapat ditekan serendah-rendahnya. Pengemudi yang menggunakan fitur Autopilot diberikan pelatihan untuk menangani berbagai jenis berkendara sesuai dengan bias sistem mengemudi. Untuk memahami keadaan teknik kendaraannya sendiri, pemilik kendaraan melakukan penelitian teknis. Dukungan fasilitas yang terdiri dari lampu lalu lintas dan sarana lalu lintas lainnya, yang dapat dideteksi oleh sensor kendaraan bermotor.

## 2. Upaya Represif

Menetapkan aturan apabila kelalaian pengemudi menyebabkan suatu peristiwa adalah upaya represif. Tilang kendaraan tersebut hingga menghasilkan sanksi pidana yang diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dapat berupa denda atau kurungan. Sistem penghargaan dan hukuman, juga disebut sebagai penghargaan dan hukuman, digunakan untuk meningkatkan penegakan hukum dengan memberikan insentif kepada petugas yang berprestasi (Utami 2016), berprestasi dengan arti bahwa penegakan hukum pemerintah dapat menekan jumlah pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas.

Upaya tersebut dilaksanakan guna meminimalisir jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi karena pengemudi yang menggunakan teknologi Autopilot. Dengan kemajuan teknologi yang berdampak pada kehidupan masyarakat, terlihat minat masyarakat untuk menggunakan fitur dalam kendaraan, mulai dari fitur di mesin hingga fitur di interior yang memudahkan pengemudi. Soerjono Soekanto berpendapat bahwa berbagai elemen yang langsung maupun tidak langsung mempengaruhi penegakkan hukum Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sehingga upaya untuk menanggulangi kecelakaan lalu lintas dimulai dengan penegakkan hukum itu sendiri



(Doly 2015). Salah satu komponen penegakkan hukum adalah peraturan perundang-undangan, yang mencakup pelaksanaan hukum serta penyalarsan antara tindakan yang dilakukan oleh pelaku dengan sanksi yang diberikan.

Undang-Undang di Indonesia belum secara khusus mengatur perlindungan hak milik pribadi bagi pengguna mobil autopilot. Beberapa penelitian telah dilakukan untuk menganalisis persyaratan hukum mengenai penggunaan perangkat seluler autopilot berdasarkan kecerdasan ternak di Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sangat penting untuk memberikan pedoman hukum terkait sikap pabrikan terhadap setiap kejadian kecelakaan di Indonesia dimana terdapat undang-undang khusus yang mengatur penggunaan kecerdasan buatan pada mobil autopilot (Adiyatma 2023).

Di Indonesia, masih ada perdebatan tentang perlindungan hukum bagi pengemudi mobil autopilot yang mengalami kecelakaan karena kesalahan pada sistem mobil. Meskipun sejumlah jurnal dan penelitian telah membahas masalah ini, belum ada keyakinan hukum yang jelas.

Beberapa hal yang mungkin dipertimbangkan termasuk:

1. Pengaturan mobil autopilot di Indonesia masih berpedoman terhadap peraturan yuridis yang mengatur tentang keberadaan transportasi (Herwanto and Latumahina 2023). Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah salah satu Undang-Undang yang mengatur transportasi dan angkutan jalan. Namun, Undang-Undang ini belum cukup untuk melindungi penggunaan teknologi autopilot pada kendaraan roda 4 (empat) (Juliansyah 2022a).
2. Pengemudi kendaraan yang menggunakan teknologi autopilot tetap memiliki kendali penuh atas kendaraan. Kendaraan yang memiliki teknologi autopilot juga dapat melanggar Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Destyarini and Pujiyono 2020).
3. Dalam situasi seperti ini, penegakkan hukum harus dilakukan untuk mencegah kecelakaan. Untuk mencegah hal ini terjadi, orang dapat memberi tahu orang yang menggunakan mobil dengan sistem autopilot tentang sensor yang dimiliki mobil tersebut, dan mengetahui batas kecepatan aman untuk mengendarai dan mengenai rambu lalu lintas (Destyarini and Pujiyono 2020).
4. Meskipun demikian, peraturan perundang-undangan yang mengatur keberadaan mobil autopilot di Indonesia harus

ditingkatkan untuk menentukan pertanggungjawaban hukum jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kesalahan pada sistem mobil autopilot.

Meskipun saat ini belum ada undang-undang yang mengatur penggunaan autopilot di Indonesia, kendaraan yang saat ini digunakan dan dijual di negara tersebut harus mematuhi persyaratan yang diatur dalam LLAJ serta jenis perjanjian dan jaminan yang ditentukan dalam peraturan Kementerian Perhubungan (Nusi 2021). Dalam hal ini, hendaknya pengemudi mobil autopilot tetap sigap dan waspada jika terjadi masalah yang menyebabkan kesalahan penilaian, karena kendaraan yang menggunakan sistem autopilot masih memerlukan pengemudi manusia (Destyarini and Pujiyono 2020).

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan upaya yang melibatkan beberapa pihak seperti pemerintah, organisasi perlindungan konsumen, dan pemilik usaha. Hal lain yang dapat dilakukan antara lain dengan memperkuat undang-undang yang berlaku, meningkatkan standar perilaku hukum, dan membina itikad baik antar pihak terkait. Untuk memberikan perlindungan hukum yang adil kepada konsumen, pemerintah harus mengembangkan peraturan yang tegas dalam konteks kendaraan yang memanfaatkan teknologi kecerdasan buatan. Pemerintah dan organisasi perlindungan konsumen perlu meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai hukum mengenai hak-hak mereka ketika menggunakan kecerdasan buatan (*Artificial Intelligence*), termasuk perlindungan hukum yang mungkin mereka dapatkan. Untuk memastikan adanya perlindungan hukum yang ramah konsumen, pemerintah, organisasi perlindungan konsumen, dan pemilik bisnis harus berkolaborasi untuk mengatasi masalah yang timbul dari penerapan kecerdasan buatan pada Undang-Undang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### **3. 2. 2 Perlindungan Konsumen dalam Peraturan Perundang-Undangan.**

#### **a. Hukum konsumen dan hukum perdata**

Hukum perdata yang dimaksudkan hukum perdata dalam arti luas, termasuk hukum perdata, hukum dagang serta kaidah-kaidah keperdataan yang termuat dalam berbagai peraturan perundang-undangan lainnya. Kesemuanya itu baik hukum perdata tertulis maupun hukum perdata tidak tertulis (hukum adat). Kaidah-kaidah hukum perdata umumnya termuat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata). Disamping itu, tentu saja juga kaidah-kaidah

hukum perdata adat, yang tidak tertulis tetapi ditunjuk oleh pengadilan dalam perkara-perkara tertentu. Patut kiranya diperhatikan kenyataan yang ada dalam pemberlakuan berbagai kaidah hukum perdata tersebut.

Tahun 1963, Mahkamah Agung menganggap bahwa Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (BW) tidak sebagai undang-undang tetapi sebagai dokumen yang hanya menggambarkan suatu kelompok hukum tidak tertulis. Selanjutnya menganggap tidak berlaku beberapa pasal dari KUH Perdata. Akan tetapi, untuk selebihnya dalam pengamalan di pengadilan sepanjang kemerdekaan sampai saat ini, KUH Perdata bahkan tampak seperti lebih dominan berlakunya dibandingkan dengan kaidah-kaidah hukum adat atau kaidah-kaidah hukum tidak tertulis dan putusan-putusan pengadilan negeri maupun pengadilan-pengadilan luar negeri yang berkaitan. KUH Perdata memuat berbagai kaidah hukum berkaitan dengan hubungan hukum dan masalah antar pelaku usaha penyedia barang dan/atau jasa dan konsumen pengguna barang-barang atau jasa tersebut. Terutama buku ke II, buku ke III, dan buku ke IV memuat berbagai kaidah hukum yang mengatur hubungan konsumen dan penyedia barang atau jasa konsumen tersebut. Begitu pula dalam KUHD, baik buku ke I, maupun buku ke II, mengatur tentang hak-hak dan kewajiban yang tersebut dari khususnya (jasa) perasuransian dan pelayanan.

Hubungan-hubungan hukum atau masalah antara penyedia barang atau jasa dan konsumen dari berbagai negara yang berbeda, atau tidak bersamaan hukum yang berlaku bagi mereka, dapat diberlakukan Hukum Internasional dan asas-asas hukum internasional, khususnya Hukum Perdata Internasional, memuat pula berbagai ketentuan hukum perdata bagi konsumen. Akan tetapi di samping itu, dalam berbagai peraturan perundang-undangan lain, tampaknya termuat pula kaidah-kaidah hukum yang mempengaruhi dan/atau termasuk dalam bidang hukum perdata. Antara lain tentang siapa yang dimaksudkan sebagai subjek hukum dalam suatu hubungan hukum konsumen, hak-hak dan kewajiban masing-masing, serta tata cara penyelesaian masalah yang terjadi dalam sengketa antara konsumen dan penyedia barang dan/atau jasa penyelenggara jasa yang diatur dalam peraturan perundang-undangan bersangkutan.

**b. Perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUH Perdata) dalam sengketa antara konsumen dan pelaku usaha**

Perbuatan melawan hukum di Indonesia secara normatif selalu merujuk pada ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata. Rumusan norma dalam pasal ini unik tidak seperti ketentuan pasal lainnya. Perumusan norma Pasal 1365 KUH Perdata lebih merupakan struktur norma daripada substansi ketentuan umum yang sudah lengkap. Oleh karena itu, substansi ketentuan Pasal 1365 KUH Perdata senantiasa memerlukan materialisasi di luar KUH Perdata. Perbuatan melawan hukum Indonesia yang berasal dari Eropa Kontinental diatur dalam Pasal 1365 KUH Perdata sampai dengan Pasal 1380 KUH Perdata. Pasal-pasal tersebut mengatur bentuk tanggung jawab atas perbuatan melawan hukum yang terbagi atas:

Pertama, tanggung jawab tidak hanya karena perbuatan melawan hukum yang dilakukan diri sendiri tetapi juga berkenaan dengan perbuatan melawan hukum orang lain dan barang-barang di bawah pengawasannya.

Pasal 1367 ayat (1) KUH Perdata menyatakan:

“Seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri tetapi juga disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya, atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.

Kedua, perbuatan melawan hukum terhadap tubuh dan jiwa manusia. Pasal 1370 KUH Perdata menyatakan bahwa “dalam hal terjadi pembunuhan dengan sengaja atau kelalaiannya maka suami atau istri, anak, orang tua korban yang lazimnya mendapat nafkah dari pekerjaan korban, berhak untuk menuntut ganti rugi yang harus dinilai menurut keadaan dan kekayaan kedua belah pihak”.

Dilansir dari detikOto, perusahaan Tesla mendapat tuntutan hukum dan permintaan ganti rugi dari beberapa petugas kepolisian di Amerika Serikat. Mereka jadi korban ditabrak mobil Tesla ketika tengah bertugas di jalan akibat kesalahan sistem autopilot. Kasus hukum ini bermula pada sebuah peristiwa yang terjadi pada tahun 2021 lalu, saat sekelompok polisi tengah bertugas melakukan penggeledahan narkoba terhadap sebuah mobil yang mereka setop di Splendora, Montgomery Country, Texas, Amerika Serikat. Saat tengah menjalankan pemeriksaan, tiba-tiba dari belakang datang mobil Tesla dan menghantam mereka. Disebutkan kalau kelima orang polisi yang jadi

korban tabrakan mengalami cedera parah dan sampai menjalani perawatan di rumah sakit. Bahkan sampai ada yang cacat permanen. Atas kejadian tersebut tuntutan hukum dan permintaan ganti rugi dilayangkan ke Tesla. Melalui Firma Hukum Buzbee dan PC Muery & Ferrell, petugas polisi tersebut mempermasalahkan Tesla yang belum melakukan upaya pencegahan yang dianggap cukup untuk mengatasi kelemahan mendasar pada sistem autopilot di mobil mereka.

Demikian diberitakan carscoop "Tesla telah gagal untuk secara memadai memperingatkan tentang cacat tersebut. Dan Tesla enggan mengakui atau memperbaiki cacat tersebut, sistem Autopilot serta sistem keselamatan Tesla gagal mendeteksi mobil petugas, atau melakukan fungsi yang bisa dilakukan untuk menghindari atau memberi peringatan kondisi bahaya yang menyebabkan kecelakaan," tulis pengacara para polisi dalam gugatan yang diajukan. Tony Buzbee, pengacara yang mewakili polisi, menyatakan kegagalan sistem autopilot hingga menyebabkan kecelakaan sudah sering terjadi di penjuru AS. "Setelah penelitian, apa yang kami temukan adalah ini hampir terjadi di seluruh negeri," ujar Buzbee. "Bahkan, pemerintah telah meminta Tesla untuk menyerahkan informasi mengenai setiap kecelakaan yang terjadi yang melibatkan sistem autopilot yang juga melibatkan petugas polisi," ungkapnya. Gugatan tersebut juga menuntut ganti rugi kepada Tesla hingga mencapai US\$ 20 juta atau sekitar Rp286 miliar. Ganti rugi ini termasuk dalam cedera dan cacat permanen yang dialami sejumlah petugas polisi. Tesla dikabarkan tengah memperbarui kemampuan mobil-mobilnya dalam mengenali dan memperlambat saat mendeteksi lampu kendaraan darurat. Namun saat ini masih diselidiki oleh otoritas federal terkait sistem autopilotnya (Fikriansyah 2021).

Perbuatan melawan hukum pada kecelakaan sistem pada mobil autopilot masih menjadi perdebatan di Indonesia. Terdapat beberapa poin penting terkait dengan isu tersebut yakni:

1. Tanggung Jawab Pengemudi

Meskipun mobil dengan fitur autopilot berdiri untuk membantu pengemudi dalam menjaga kendali kendaraan, pengemudi masih bertanggung jawab atas kendali kendaraan, pengemudi masih bertanggung jawab atas kendali kendaraan dan dapat dikenai pertanggungjawaban pidana jika terjadi kecelakaan akibat kelalaiannya (Destyarini and Pujiyono 2020).

## 2. Kepastian Hukum

Di Indonesia, masih belum ada peraturan hukum yang spesifik mengenai penggunaan mobil dengan sistem autopilot. Hal ini menyebabkan kekosongan hukum yang mengancam penggunaan mobil autopilot di Indonesia (Adiyatma 2023).

## 3. Peraturan Perundang-Undangan

Mobil dengan fitur autopilot masih diatur oleh peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang keberadaan transportasi, tetapi belum ditemukan adanya norma yang melarang atau bersifat berlawanan terkait keberadaan mobil tersebut (Herwanto and Latumahina 2023).

## 4. Tanggung Jawab Perusahaan

Meskipun pemilik mobil tidak menyalahkan atau menuntut perusahaan manufaktur, perusahaan manufaktur masih bertanggung jawab atas kecelakaan yang disebabkan oleh gagalnya sistem autopilot (Herwanto and Latumahina 2023).

## 5. Perlindungan Hukum bagi Konsumen

Di Indonesia, masih belum ada peraturan hukum yang spesifik mengenai perlindungan bagi pengemudi mobil autopilot. Hal ini menyebabkan kekosongan hukum yang mengancam perlindungan bagi konsumen (Herwanto and Latumahina 2023).

### 3. 2. 3 Tanggung Jawab Pelaku Usaha terhadap Konsumen

#### a. Peran Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM)

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Hukum Perlindungan Konsumen disebutkan adanya Badan Perlindungan Konsumen Nasional. Badan ini terdiri atas 15 orang sampai dengan 25 orang anggota yang mewakili unsur: (1) Pemerintah, (2) pelaku usaha, (3) lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat, (4) akademisi, dan (5) tenaga ahli. Masa jabatan mereka adalah tiga tahun, dan dapat diangkat kembali untuk satu kali masa jabatan berikutnya (Shidarta 2003). Keanggotaan Badan Perlindungan Konsumen Nasional (BPKN) ini diangkat oleh Presiden atas usul Menteri (bidang perdagangan) setelah dikonsultasikan kepada Dewan Perwakilan Rakyat. Syarat-syarat keanggotaan menurut Pasal 37 Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah "(a) warga negara Indonesia; (b) berbadan sehat; (c) berkelakuan baik; (d) tidak pernah dihukum karena kejahatan; (e) memiliki pengetahuan dan pengalaman di bidang

perlindungan konsumen; (f) berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun”.

Syarat di atas persis seperti yang juga berlaku untuk menjadi anggota Badan Penyelesaian Konsumen (Pasal 49 Undang-Undang Perlindungan Konsumen). Bedanya adalah dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen, keanggotaan BPKN dicantumkan secara tegas batas masa jabatannya dan kapan yang bersangkutan dapat berhenti sebagai anggota. Aturan demikian tidak disebutkan untuk keanggotaan Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen. Pasal 38 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, keanggotaan BPKN berhenti karena “(a) meninggal dunia; (b) mengundurkan diri atas permintaan sendiri; (c) bertempat tinggal di luar wilayah Negara Republik Indonesia; (d) sakit secara terus-terusan; (e) berakhir masa jabatan sebagai anggota; atau (f) diberhentikan”. Untuk melaksanakan tugas-tugasnya, BPKN dibantu oleh suatu sekretariat yang dipimpin oleh seorang sekretaris yang diangkat oleh Ketua BPKN. Sekretariat ini paling tidak terdiri atas lima (5) bidang, yaitu “(1) administrasi dan keuangan, (2) penelitian, pengkajian dan pengembangan, (3) pengaduan, (4) pelayanan informasi, dan (5) kerja sama internasional.”

BPKN berkedudukan di Jakarta dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden. Jika diperlukan, BPKN dapat membentuk perwakilan di ibukota provinsi. Fungsi BPKN ini hanya memberikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah dalam upaya mengembangkan perlindungan konsumen di Indonesia. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen Pasal 34 ayat (1) menyebutkan tugas Badan Perlindungan Konsumen Nasional “(a) memberikan saran dan rekomendasi kepada pemerintah dalam rangka penyusunan kebijaksanaan di bidang perlindungan konsumen; (b) melakukan penelitian dan pengkajian terhadap peraturan perundang-undangan yang berlaku di bidang perlindungan konsumen; (c) melakukan penelitian terhadap barang dan/atau jasa yang menyangkut keselamatan konsumen; (d) mendorong berkembangnya lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat; (e) menyebarluaskan informasi melalui media mengenai perlindungan konsumen dan memasyarakatkan sikap keberpihakan kepada konsumen; (f) menerima pengaduan tentang perlindungan konsumen dari masyarakat, lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat, atau pelaku usaha; (g) melakukan survey yang menyangkut kebutuhan konsumen”.

Pasal 29 dan Pasal 30 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, Pemerintah mengamanatkan Menteri yang membidangi perdagangan di luar BPKN yang ditugaskan juga untuk mengkoordinasikan pembinaan dan pengawasan perlindungan konsumen secara nasional. Pembinaan dan pengawasan yang lebih khusus dilakukan oleh menteri-menteri teknis sesuai bidang tugas mereka. Menteri yang membidangi perdagangan itu berwenang membentuk tim koordinasi pengawasan barang dan/atau jasa yang beredar di pasar. Tim ini terdiri atas wakil instansi terkait, masyarakat, dan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat (LPKSM). Fungsi tim pun hanya sebatas memberikan rekomendasi kepada menteri untuk melakukan tindakan konkret, seperti penghentian produksi atau peredaran barang/jasa yang dinilai melanggar peraturan yang berlaku. Dengan demikian, ada perbedaan antara BPKN dan tim di atas. BPKN berfungsi memberikan rekomendasi kepada Pemerintah dalam rangka penyusunan kebijakan di bidang perlindungan konsumen, sementara tim koordinasi yang dibentuk oleh menteri itu berfungsi memberikan rekomendasi berupa tindakan konkret atas setiap permasalahan yang timbul di lapangan (Shidarta 2003).

Kian ketatnya persaingan dalam merebut pangsa pasar melalui bermacam-macam produk barang, maka perlu keseriusan Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM) perlu memantau secara serius pelaku usaha atau penjual yang hanya mengejar profit semata dengan mengabaikan kualitas produk barang (Shidarta 2003). Problematika yang muncul dengan kehadiran LPKSM adalah kelanjutan dari fungsi serupa yang selama ini telah dijalankan oleh lembaga-lembaga konsumen sebelum berlakunya Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Ada pandangan kehadiran LPKSM merupakan bentuk intervensi negara terhadap kebebasan berserikat dan berkumpul dari kelompok masyarakat, namun di sisi lain, ia diperlukan untuk memberikan jaminan *accountability* lembaga-lembaga konsumen tersebut, sehingga kehadiran LPKSM ini betul-betul dirasakan manfaatnya oleh masyarakat. Hal ini disebabkan oleh masih banyak produk tidak bermutu dan palsu yang beredar bebas di masyarakat, apalagi, masyarakat awam yang belum memahami kegunaan atau pengaplikasian dari produk barang yang digunakan, misalkan mobil autopilot. Ketidaktahuan masyarakat dapat memberi peluang pelaku



usaha atau penjual untuk membohongi masyarakat dengan produk yang tidak memenuhi standar.

LPKSM dan cabangnya di daerah harus mengontrol dengan sungguh-sungguh kelaikan produk barang yang dipasarkan melalui penyuluhan kepada masyarakat tentang tertib niaga dan hukum perlindungan konsumen agar mereka tidak terjebak tindakan pelaku usaha yang hanya memprioritaskan keuntungan dengan mengorbankan masyarakat. LPKSM diharapkan sering melakukan advokasi melalui media massa agar masyarakat selektif serta hati-hati dalam membeli produk barang yang muncul deras di pasaran. Selain itu, unit pengaduan masyarakat perlu dibentuk sebagai sarana pengaduan masyarakat yang dirugikan dari produk barang yang digunakan. Hasil temuan LPKSM yang disampaikan masyarakat juga harus mendapat tindak lanjut dan penyelesaian secara tuntas. Diharapkan pula kehadiran LPKSM bukan justru berpihak kepada pelaku usaha atau penjual dengan mengorbankan konsumen.

Berkaitan dengan implementasi perlindungan konsumen, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen mengatur tugas dan wewenang LPKSM sebagaimana tertuang dalam Pasal 44 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yakni “(1) Pemerintah mengakui lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat; (2) Lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat memiliki kesempatan untuk berperan aktif dalam mewujudkan perlindungan konsumen; (3) Tugas lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat meliputi kegiatan; (a) menyebarkan informasi dalam rangka meningkatkan kesadaran atas barang dan/atau jasa; (b) memberikan nasihat kepada konsumen yang memerlukannya; (c) bekerja sama dengan instansi terkait dalam upaya mewujudkan perlindungan konsumen; (d) membantu konsumen dalam memperjuangkan haknya, termasuk meneria keluhan atau pengaduan konsumen; (e) elakukan pengawasan bersama pemerintah dan masyarakat terhadap pelaksanaan perlindungan konsumen”.

Pada tataran kebijakan (*policy*) ketika menangani pengaduan-pengaduan konsumen, organisasi konsumen sering dihadapkan pada konstruksi perwakilan. Artinya, organisasi konsumen seperti YLKI bertindak mewakili kepentingan-kepentingan dan pandangan-pandangan konsumen dalam suatu kelembagaan yang dibentuk, baik atas prakarsa pelaku usaha dan asosiasinya maupun prakarsa

pemerintah (Shofie 2003). Indah Sukmaningsih berpendapat bahwa bertahun-tahun Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia berusaha bekerja untuk membuat keadaan sedikit lebih menguntungkan kondisi konsumen, dengan hasil-hasil survey dan penelitian yang dilakukan, mencoba untuk mengubah keadaan melalui dialog dengan para pengambil keputusan dan juga membantu konsumen untuk memecahkan masalahnya dalam berhadapan dengan birokrasi pemerintah. Hasilnya sebagian dapat tercapai, namun lebih banyak tak terselesaikan. Indah Sukmaningsih menyebutkan bahwa beberapa tulisan yang ada di media massa disebutkan bahwa jika pelayanan birokrasi masih seperti sekarang (buruk), sulit rasanya bagi Indonesia untuk bersaing di era modern (Sukmaningsih 1998).

Terdapat beberapa indikator pelayanan umum yang baik, yakni sebagai berikut (Sukmaningsih 1998):

1. Keterbukaan

Artinya, adanya informasi pelayanan, yang dapat berupa loket informasi yang dimiliki dan terpampang jelas, kotak saran, dan layanan pengaduan. Dilengkapi juga dengan petunjuk pelayanan. Dalam keterbukaan, mencakup upaya publikasi, artinya penyebaran informasi yang dilakukan melalui media atau bentuk penyuluhan tentang adanya pelayanan yang dimaksud.

2. Kesederhanaan

Artinya, mencakup prosedur pelayanan dan persyaratan pelayanan. Prosedur pelayanan meliputi pengaturan yang jelas terhadap prosedur yang harus dilalui oleh masyarakat yang akan menggunakan pelayanan, yang dilengkapi dengan alur proses. Adapun persyaratan pelayanan adalah administrasi yang jelas.

3. Kepastian

Artinya, ada terpampang dengan jelas waktu pelayanan, biaya pelayanan, dan petugas pelayanan. Kantor pelayanan hendaknya mencantumkan jam kerja kantor untuk pelayanan masyarakat, jadwal pelayanan dan pelaksanaannya. Untuk biaya pelayanan, pengaturan tarif dan penerapannya harus sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Adanya pengaturan tugas dan penunjukan petugas haruslah pasti dan sesuai dengan keahlian.

#### 4. Keadilan

Artinya, tidak membedakan si kaya dan si miskin, laki-laki atau perempuan, merata dalam memberikan subjek pelayanan tidak diskriminatif.

#### 5. Keamanan dan Kenyamanan

Hasil produk pelayanan memenuhi kualitas teknis (aman) dan dilengkapi dengan jaminan purna pelayanan secara administrasi (pencatatan atau dokumentasi, tagihan) maupun jaminan purna pelayanan secara teknis. Selain itu dilengkapi dengan sarana atau prasarana pelayanan (misalnya peralatannya ada) dan digunakan secara optimal. Penataan ruang dan lingkungan kantor terasa fungsional, rapih, bersih, dan nyaman.

#### 6. Perilaku petugas pelayanan

Pengabdian, keterampilan dan etika petugas. Artinya, seorang petugas haruslah tanggap dan peduli dalam memberikan pelayanan termasuk disiplin dan kemampuan melaksanakan tugas. Dari segi etika keramahan dan sopan santun juga perlu diperhatikan.

Yayasan ini sejak semula tidak ingin berkonfrontasi dengan pelaku usaha, apalagi dengan pemerintah karena YLKI bertujuan melindungi konsumen, menjaga martabat pelaku usaha dan membantu pemerintah. Hubungan hukum antara pelaku usaha atau penjual dengan konsumen tidak tertutup kemungkinan timbulnya perselisihan atau sengketa konsumen. Selama ini sengketa konsumen diselesaikan melalui gugatan di pengadilan, namun pada kenyataannya yang tidak dapat dipungkiri bahwa lembaga pengadilan pun tidak akomodatif untuk menampung sengketa konsumen karena proses perkara yang terlalu panjang dan sangat birokratis. Berdasarkan Pasal 45 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen “setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum” (Sukmaningsih 1998).

Undang-Undang Perlindungan Konsumen di luar pengadilan umum membuat terobosan dengan memfasilitasi para konsumen yang merasa dirugikan dengan mengajukan gugatan ke pelaku usaha di luar peradilan, yaitu Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK). Mekanisme gugatan dilakukan secara sukarela dari kedua belah pihak yang bersengketa. Hal ini berlaku untuk gugatan secara perorangan, sedangkan gugatan secara kelompok (*class action*) dilakukan melalui

peradilan umum. BPSK adalah pengadilan khusus konsumen (*small claim court*) yang sangat diharapkan dapat menjawab tuntutan masyarakat agar proses perkara berjalan cepat, sederhana dan murah. Dengan demikian, BPSK hanya menerima perkara yang nilai kerugiannya kecil. Pemeriksaan dilakukan oleh hakim tunggal dan kehadiran penuh pihak ketiga (pengacara) sebagai wakil pihak yang bersengketa tidak diperkenankan. Putusan dari BPSK tidak dapat dibanding kecuali bertentangan dengan hukum yang berlaku (Gaharpung 2000).

Badan ini dibentuk di setiap daerah Tingkat II (Pasal 49) BPSK dibentuk untuk menyelesaikan sengketa konsumen di luar pengadilan (Pasal 49 ayat 1), dan Badan ini mempunyai anggota-anggota dari unsur pemerintah, konsumen dan pelaku usaha. Setiap unsur tersebut berjumlah 3 (tiga) orang atau sebanyak-banyaknya 5 (lima) orang, yang kesemuanya diangkat dan diberhentikan oleh Menteri (Perindustrian dan Perdagangan). Keanggotaan Badan terdiri atas ketua merangkap anggota, wakil ketua merangkap anggota, dan anggota dengan dibantu oleh sebuah kesekretariatan (Pasal 50 jo. 51).

Tugas dan wewenang BPSK (Pasal 52) meliputi “(a) melaksanakan penanganan dan penyelesaian sengketa konsumen, dengan cara melalui mediasi, arbitrase atau konsiliasi; (b) memberikan konsultasi perlindungan konsumen; (c) pengawasan klausul baku; (d) melapor kepada penyidik umum, apabila terjadi pelanggaran undang-undang ini; (e) menerima pengaduan dari konsumen, lisan atau tertulis, tentang dilanggarnya perlindungan konsumen; (f) melakukan penelitian dan pemeriksaan sengketa konsumen; (g) memanggil pelaku usaha melanggar; (h) menghadirkan saksi, saksi ahli dan/atau setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran itu; (i) meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan mereka tersebut huruf g apabila tidak mau memenuhi panggilan; (j) mendapatkan, meneliti dan/atau menilai surat, dokumen atau alat-alat bukti lain guna penyelidikan dan/atau pemeriksaan; (k) memutuskan dan menetapkan ada tidaknya kerugian konsumen; (l) memberitahukan keputusan kepada pelaku usaha pelanggaran undang-undang; (m) menjatuhkan sanksi administratif kepada pelaku usaha melanggar undang-undang”.

Guna menyelesaikan sengketa konsumen dibentuk Majelis yang terdiri atas setidaknya 3 (tiga) anggota dibantu oleh seorang Panitera (Pasal 54 ayat 1 dan 2). Putusan yang dijatuhkan Majelis BPSK bersifat

final dan mengikat (Pasal 54 ayat 3). BPSK wajib menjatuhkan putusan selama-lamanya 21 (dua puluh satu) hari sejak gugatan diterima (Pasal 55). Keputusan BPSK itu wajib dilaksanakan pelaku usaha dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari setelah diterimanya, atau apabila ia keberatan dapat mengajukannya kepada Pengadilan Negeri dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari. Pengadilan Negeri yang menerima keberatan pelaku usaha memutus perkara tersebut dalam jangka waktu 21 (dua puluh satu) hari sejak diterimanya keberatan tersebut (Pasal 58). Selanjutnya kasasi pada putusan Pengadilan Negeri ini diberi ruang waktu 14 (empat belas) hari untuk mengajukan kasasi kepada Mahkamah Agung. Keputusan Mahkamah Agung wajib dikeluarkan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak permohonan kasasi (Pasal 58). Dari keseluruhan proses persidangan berdasarkan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 terlihat setidaknya-tidaknya dari sudut biaya dan waktu penyelenggaraan keadilan itu pihak konsumen dan pelaku usaha yang jujur dan bertanggung jawab dimudahkan dan dipercepat (putusan yang mempunyai kekuatan hukum pasti) dapat dijatuhkan dalam jangka waktu relatif pendek, maksimum 100 (seratus) hari (total dari proses pertama sampai akhir) (Kristiyanti 2008).

**b. Penyelesaian sengketa konsumen di dalam dan di luar peradilan umum**

**1. Penyelesaian sengketa di peradilan umum**

Aktivitas ekonomi dirasakan hidup bila tercipta suasana yang mendukung kelancaran arus produksi barang dan jasa dari pelaku usaha ke konsumen. Globalisasi ekonomi ditandai dengan perdagangan bebas belum banyak memberikan perbaikan ekonomi Indonesia. Anggapan bahwa perdagangan bebas menguntungkan konsumen dalam bentuk mutu dan harga, barangkali masih merupakan mitos yang diciptakan untuk mempertahankan dominasi perusahaan atau pelaku usaha atau konsumen dalam sistem ini. Sengketa konsumen di sini dibatasi pada sengketa perdata. Masuknya suatu sengketa atau perkara ke depan Pengadilan bukanlah karena kegiatan sang Hakim, melainkan karena inisiatif dari pihak yang bersengketa dalam hal ini penggugat baik itu pelaku usaha ataupun konsumen. Pengadilan yang memberikan pemecahan atas hukum perdata yang tidak dapat bekerja di antara para pihak secara sukarela. Dalam hubungan ini Satjipto Rahardjo mengatakan “pembicaraan mengenai bekerjanya

hukum dalam hubungan dengan proses peradilan secara konvensional melibatkan pembicaraan tentang kekuasaan kehakiman, prosedur berperkara dan sebagainya” (Rahardjo 1986).

Istilah “prosedur berperkara” didahului dengan pendaftaran surat gugatan di kepaniteraan perkara perdata di Pengadilan Negeri. Sebelumnya, itu berarti surat gugatan harus sudah dipersiapkan terlebih dahulu secara teliti dan cermat. Pasal 45 Undang-Undang Perlindungan Konsumen menyatakan “(1) setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum; (2) penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan atau di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa; (3) penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang; (4) apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan tidak berhasil oleh salah satu pihak atau oleh pihak yang bersengketa”.

Pernyataan Pasal 45 ayat (3) jelas seharusnya bukan hanya tanggung jawab pidana yang tetap dibuka kesempatannya untuk diperkarakan, melainkan juga tanggung jawab lainnya, misalnya di bidang administrasi negara. Konsumen yang dirugikan haknya tidak hanya diwakilkan oleh jaksa dalam penuntutan peradilan umum untuk kasus pidana, tetapi ia sendiri dapat juga menggugat pihak lain di lingkungan peradilan tata usaha negara jika terdapat sengketa administrasi di dalamnya. Hal yang dikemukakan terakhir ini dapat terjadi, misalnya dalam kaitannya dengan kebijakan aparat pemerintah yang ternyata dipandang merugikan konsumen secara individual. Bahkan, mengingat makin banyaknya perusahaan multinasional yang beroperasi di Indonesia juga tidak menutup kemungkinan ada konsumen yang menggugat pelaku usaha di peradilan negara lain, sehingga sengketa konsumen ini pun dapat bersifat transnasional (Shofie 2003).

Dilihat dari pernyataan di atas, jika kasus perlindungan konsumen terjadi pada pengemudi mobil autopilot yang

mengalami kecelakaan karena kesalahan pada sistem mobil tersebut. Maka pengemudi maupun pemilik mobil tersebut dapat menggugat tidak hanya di Pengadilan di Indonesia tetapi dapat menggugat perusahaan mobil tersebut di Pengadilan Negara lain, yang mana tentunya perusahaan mobil tersebut tidak hanya ada di Indonesia, tetapi terdapat di negara lain. Misalkan saja pabrik pembuatan mobil tersebut mengekspor kendaraan yang sudah jadi ke Indonesia. Meskipun harus melalui beberapa uji berdasarkan beberapa Undang-Undang yaitu Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 202/PMK.04/2019 tentang Pengeluaran Barang Impor Untuk Dipakai Berupa Kendaraan Bermotor Dalam Bentuk Jadi (*Complete Built Up*) kemudian Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan bermotor. Tidak dapat dipungkiri jika ternyata produk-produk yang sudah diuji berdasarkan peraturan pemerintah tersebut mengalami kecacatan produk yang menyebabkan kerugian terhadap konsumen.

Pihak konsumen yang diberikan hak mengajukan gugatan menurut Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen adalah “(a) seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan; (b) sekelompok konsumen yang mempunyai kepentingan yang sama; (c) lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat yang memenuhi syarat, yaitu berbentuk badan hukum atau yayasan, yang dalam anggaran dasarnya menyebutkan dengan tegas bahwa tujuan didirikannya organisasi itu adalah untuk kepentingan perlindungan konsumen dan melaksanakan kegiatan sesuai dengan anggaran dasarnya; (d) pemerintah dan/atau instansi terkait jika barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau dimanfaatkan mengakibatkan kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit”.

LSM yang bergerak di lapangan perlindungan konsumen ini boleh jadi terus bertambah banyak. Menjadi pertanyaan apakah semua dari mereka berhak mengklaim sebagai wakil konsumen atau tidak. Persyaratan yang diajukan oleh Pasal 46 ayat (1) huruf (c) masih terlalu umum. Untuk itu, pertimbangan agar dilakukan

semacam “akreditasi” tampaknya perlu dijajaki. Syaratnya tentu saja badan yang mengakreditasi itu harus independen. Sayangnya Pasal 1 angka (9) dan Pasal 44 ayat (1) Undang-Undang Perlindungan Konsumen menutup kemungkinan itu dengan menyatakan lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat terdaftar dan diakui oleh pemerintah. BPKN yang sebenarnya dapat mengambil alih tugas demikian, juga tidak dimungkinkan menurut rincian tugas Pasal 34 Undang-Undang Perlindungan Konsumen (Shofie 2003).

Klasifikasi penggugat dalam sengketa konsumen yang keempat atau terakhir adalah Pemerintah dan/atau instansi terkait. Mereka baru akan menggugat pelaku usaha jika ada kerugian materi yang besar dan/atau korban yang tidak sedikit. Namun, tidak disebutkan apakah gugatan demikian masih diperlukan jika ada gugatan dari para konsumen, atau dapat dilakukan bersamaan waktunya dengan gugatan dari pihak konsumen yang termasuk klasifikasi-klasifikasi satu sampai tiga. tampaknya hal-hal itu tetap dibiarkan tanpa penjelasan karena menurut ketentuan Pasal 46 ayat (3), masalah itu diperlukan pengaturan lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. Sampai saat ini hukum acara perdata kita tidak mensyaratkan perwakilan wajib oleh sarjana hukum (*verplichte procureurstelling*) yang telah memiliki kualifikasi tertentu untuk menangani sengketa atau perkara di pengadilan tanpa bantuan kuasa hukum. Subekti berpendapat bahwa tanpa bantuan hukum dari kuasa hukum, gugatan seringkali dinyatakan tidak dapat diterima karena kesalahan format. Para kuasa hukum yang bekerja di organisasi konsumen yang bertindak sebagai kuasa hukum konsumen, hendaknya telah memenuhi kualifikasi yang disyaratkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, baik sebagai advokat atau pengacara. Sebelum menyusun gugatan, kuasa hukum terlebih dahulu menerima pemberian kuasa dari konsumen untuk memberikan bantuan hukum mewakili kepentingan konsumen di pengadilan. Wujudnya dalam bentuk surat kuasa yang secara jelas dan terperinci menyebutkan untuk apa kuasa itu diberikan (surat kuasa khusus). Adanya kekeliruan atau cacat dalam pemberian surat kuasa dapat mengakibatkan gugatan dinyatakan tidak dapat diterima (Kristiyanti 2008).



Celina Tri Siwi Kristiyanti dalam bukunya yang berjudul *Hukum Perlindungan Konsumen* menyatakan bahwa sebelum penyusunan surat gugatan hendaknya dipertimbangkan beberapa hal. Pertama, menggali fakta-fakta dari konsumen termasuk siapa saja dari pelaku usaha yang terlibat dalam sengketa tersebut. Sebelum sengketanya ditangani kuasa hukum biasanya pada waktu mengadu ke organisasi konsumen atau instansi yang berkompeten, konsumen sudah membuat kronologis permasalahan atas inisiatif sendiri, baik secara lisan atau tertulis. Konsumen sangat dianjurkan untuk membuatnya secara tertulis. Kuasa hukum sebaiknya tidak menunjukkan sikap yang paling tahu atas permasalahan konsumen. Bukankah yang mengalami fakta-fakta itu, konsumen sendiri. Jadi, kuasa hukum diharapkan tidak menambahkan fakta-fakta yang sebenarnya tidak dialami konsumen.

Kedua, mempelajari bukti-bukti yang dimiliki konsumen, termasuk di sini surat-surat dan saksi-saksi. Hasil penelitian atau pengujian laboratorium untuk komoditas tertentu, seperti makanan atau minuman, otomotif atau kendaraan, air minum (PAM), dan listrik (PLN), sebenarnya dapat membantu mengungkap atau membuktikan dalil-dalil gugatan konsumen.

Ketiga, kuasa hukum konsumen swadaya hendaknya menggali sejauh mungkin hal-hal apa saja yang sudah dilakukan konsumen, misalnya menyurati pelaku usaha, wawancara dengan media massa atau elektronik atau menulis surat pembaca di media massa. Ini penting guna memperhitungkan kemungkinan adanya gugatan balik berupa pencemaran nama baik dari pelaku usaha.

Keempat, menyangkut kompetensi atau kewenangan mengadili secara absolut (atribusi kekuasaan kehakiman di antara peradilan umum, peradilan agama, peradilan militer, atau peradilan tata usaha negara) maupun kewenangan mengadili secara relatif (diantara peradilan sejenis, mana yang berwenang mengadili). Kompetensi relatif ini menyangkut mengenai kewenangan pengadilan sejenis untuk mengadili tergugat sesuai ketentuan Pasal 118 HIR. Prinsip yang berlaku, yaitu gugatan diajukan pada pengadilan negeri di daerah hukum tergugat berdiam (berdomisili atau jika domisilinya tidak diketahui) diajukan di tempat tinggal

tergugat sebetulnya. Tempat tinggal seseorang dapat dilihat dari Kartu Tanda Penduduknya (KTP).

Sengketa konsumen tidak jarang tergugatnya berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas (PT). Karenanya gugatan diajukan di Pengadilan Negeri di daerah hukum domisili PT tersebut. Namun demikian, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, keberadaan PT tersebut harus diteliti dahulu apakah sudah sah sebagai badan hukum PT atau belum. Ini menyangkut pertanggungjawaban Perseroan Terbatas (PT) tersebut terhadap pihak ketiga termasuk terhadap konsumen. Berdasarkan putusan Mahkamah Agung Nomor 520/K/Pdt/1996 tanggal 6 Mei 1997, adanya pengesahan sebagai badan hukum Perseroan Terbatas (PT) tidak berarti menghapuskan tanggung jawab secara pribadi dan pengurus atau direktur PT untuk melunasi untangnya kepada Perseroan Terbatas (PT).

Syarat-syarat gugatan tidak ditentukan secara limitatif dalam ketentuan hukum acara perdata (HIR/RBg). Dalam praktik berkembang setidaknya surat gugatan memenuhi beberapa persyaratan berikut ini:

(a) Syarat Formal:

- (1) Tempat dan tanggal pembuatan surat gugatan;
- (2) Pembubuhan materai;
- (3) Tanda tangan penggugat sendiri atau kuasa hukumnya.

Dalam praktik, semula gugatan tidak dibubuhi materai. Kemudian, muncul praktik di sejumlah pengadilan bahwa surat gugatan dibubuhi materai. Di Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, surat gugatan baru diberi nomor perkara setelah dibubuhi materai.

(b) Syarat Substansi atau Material

- (1) Identitas penggugat atau para penggugat dan tergugat atau para tergugat;
- (2) Posita atau fundamentum petendi (dalil-dalil konkret atau alasan-alasan yang menunjukkan perikatan berdasarkan perjanjian atau perbuatan melawan hukum guna mengajukan tuntutan);
- (3) Petitum (hal-hal yang dimohonkan penggugat atau para penggugat untuk diputuskan oleh hakim pengadilan).

Dalam praktik uraian dalam posita menyangkut fakta-fakta hukum (uraian mengenai hal-hal yang menimbulkan sengketa), objek, sengketa atau perkara (perjanjian, dan sebagainya), kualifikasi perbuatan tergugat atau para tergugat (wanprestasi, perbuatan melawan hukum, dan sebagainya). Mengenai petitumnya, penggugat dapat mengajukan petitum primer dan petitum subsidair. Petitum primer memuat hal-hal pokok yang dimohonkan penggugat untuk dikabulkan pengadilan, sedangkan petitum subsidair memberi kebebasan kepada hakim untuk mengabulkan lain dari petitum primair.

Terhadap praktik penanganan perkara, pada umumnya tidak mudah menetapkan kualifikasi gugatan, meskipun secara teoritis sebagaimana dikemukakan di atas bahwa kualifikasi gugatan setidaknya dapat dibedakan menjadi 3 (tiga), yaitu wanprestasi (ingkar janji), perbuatan melawan hukum (*onrechtmatige daad*) dan perbuatan melawan hukum penguasa (*onrechtmatige overheidsdaad*). Para kuasa hukum sering memanfaatkan hal ini untuk mengajukan eksepsi atau tangkisan bahwa gugatan kabur, misalnya gugatannya seharusnya wanprestasi, hukum perbuatan melawan hukum atau sebaliknya.

Yusuf Shofie berpandangan untuk permasalahan konsumen dengan lembaga pengadilan tidak diketahui dengan pasti secara kuantitatif. Namun demikian, ada saja pertimbangan-pertimbangan hakim yang bernuansa perlindungan konsumen meskipun minim. Minimnya masalah-masalah konsumen di pengadilan (tidak termasuk di luar pengadilan) mungkin disebabkan sikap konsumen Indonesia yang enggan berperkara di pengadilan, penyebab keengganan mereka meminta keadilan dari pengadilan disebabkan oleh yang bersifat yuridis-politis-sosiologis (Shofie 2003).

Pertama, karena tidak konsistennya badan peradilan kita atas putusan-putusannya. Sering terjadi perbedaan putusan-putusan pengadilan dalam kasus-kasus perlindungan konsumen. Dalam kasus-kasus yang berskala nasional saja, pengadilan belum mampu bersikap konsisten, bagaimana dengan kasus-kasus konsumen pada era perdagangan bebas yang bersuasana internasional.

Kedua, konsumen enggan berperkara di pengadilan padahal telah (sangat) dirugikan pengusaha. Keengganan mereka sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang

Perlindungan Konsumen pada 20 April 1999, lebih didasarkan pada:

- (a) Belum jelasnya norma-norma perlindungan konsumen (sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen);
- (b) Peradilan kita yang belum sederhana, cepat dan biaya ringan;
- (c) Sikap menghindari konflik meskipun hak-haknya sebagai konsumen dilanggar.

Ketiga, Tarik menarik berbagai kepentingan di antara para pelaku ekonomi yang bukan konsumen, yang memiliki akses kuat di berbagai bidang, termasuk akses kepada pengambil keputusan. Yang terakhir ini secara sosiologis berada di luar jangkauan hukum. Kalaupun hukum mampu menjangkaunya itu pun hanya sebatas pada mereka yang menjadi tumbal (*spacegoat*) tarik menarik kepentingan tersebut (Shofie 2003).

Pengalaman konsumen yang mendapat bantuan hukum dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) merasakan bahwa mencari keadilan melalui pengadilan memakan waktu, biaya yang tidak sedikit, serta pengorbanan dari keluarga. Tidak jarang pengorbanan yang diberikan tidak sebanding dengan pemulihan hak-haknya yang dilanggar. Yusuf Shofie berpendapat secara teoritis, dapat saja. Dari perspektif konsumerisme kalah atau menang tujuannya. Tujuannya, yaitu perbaikan nasib kebanyakan konsumen, terutama yang berakses lemah terhadap hukum apalagi di negara-negara yang belum menempatkan konsumennya sebagai subjek hukum. Adapun bagaimana pengadilan menjalankan fungsinya tidak akan sama dari masa ke masa. Diharapkan semakin bertambah terobosan-terobosan baru melalui pengadilan, untuk menyuarkan rasa keadilan masyarakat konsumen. Hendaknya pengadilan tidak lagi hanya menunggu Undang-Undang sebagai dasar hukum mengadili sengketa atau perkara yang diajukan para pencari keadilan. Sudah bukan saatnya lagi pengadilan hanya sebagai “corong” undang-undang (Kristiyanti 2008).

## **2. Penyelesaian sengketa di luar pengadilan**

Asas hukum yang berbunyi *point d’interet*, *point d action* (tidak kepentingan, maka tidak ada aksi) menggambarkan bahwa gugatan diajukan untuk mempertahankan hak (kepentingan) orang

atau badan hukum yang dilanggar. Oleh karena itu, apabila seseorang tidak mempunyai kepentingan, maka ia tidak dapat mengajukan gugatan. Pada umumnya, suatu gugatan diajukan oleh seseorang atau beberapa orang pribadi untuk kepentingan badan hukum itu sendiri, yang dapat diwakilkan kepada seseorang atau beberapa orang kuasa. Kompetensi ini didasarkan pada kualitas mereka sebagai *persona standi in judicio*, yang memberikan kewenangan dalam hukum untuk bertindak sebagai pihak dalam suatu proses perkara perdata, baik sebagai pihak yang menggugat maupun sebagai pihak yang digugat.

Maraknya kegiatan bisnis, tidak mungkin dihindari terjadinya sengketa (*dispute or difference*) antara para pihak yang terlibat, di mana penyelesaiannya dilakukan melalui proses peradilan (litigasi). Proses ini membutuhkan waktu yang lama, namun alasan yang sering mengemuka dipilihnya penyelesaian alternatif, yaitu karena ingin memangkas birokrasi perkara, biaya dan waktu, sehingga relatif lebih cepat dengan biaya relatif lebih ringan, lebih dapat menjaga harmoni sosial (*social harmony*) dengan mengembangkan budaya musyawarah dan budaya non-konfrontatif. Melalui jalan tersebut diharapkan tidak terjadi prinsip *lose-win* tetapi *win-win*, para pihak merasa menang sehingga menghindari terjadinya *hard feeling than losing face* (Kristiyanti 2008).

Alternatif penyelesaian sengketa mempunyai daya Tarik khusus di Indonesia karena kesesuaiannya dengan sistem sosial budaya tradisional berdasarkan musyawarah mufakat. Beberapa hal di bawah ini merupakan keuntungan yang sering muncul dalam alternatif penyelesaian sengketa, yaitu

- (a) Sifat kesukarelaan;
- (b) Prosedur yang cepat;
  - (1) Keputusan non-yudisial;
  - (2) Kontrol tentang kebutuhan organisasi;
  - (3) Prosedur rahasia (*confidential*);
  - (4) Fleksibilitas dalam merancang syarat-syarat penyelesaian masalah;
  - (5) Hemat waktu;
  - (6) Hemat biaya;
  - (7) Pemeliharaan hubungan;

- (8) Tingginya kemungkinan untuk melaksanakan kesepakatan;
- (9) Kontrol dan lebih mudah memperlihatkan hasil;
- (10) Keputusan bertahan sepanjang waktu.

Selanjutnya mengenai lembaga alternatif penyelesaian sengketa telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa. Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 berbunyi:

“Arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa”.

Adapun alternatif Penyelesaian sengketa menurut Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa berbunyi:

“Alternatif penyelesaian sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi atau penilaian ahli”.

Alternatif penyelesaian sengketa menurut Altschul yakni suatu pemeriksaan sengketa oleh majelis swasta yang disepakati oleh para pihak dengan tujuan menghemat biaya perkara, meniadakan publisitas dan meniadakan pemeriksaan yang bertele-tele (*A trial of a case before a private tribunal agreed to by the parties so as to save legal costs, avoidity, and avoid lengthy trial delays*).

Philip D. Bostwick mengatakan bahwa alternatif penyelesaian sengketa adalah sebuah perangkat pengalaman dan teknik hukum yang bertujuan (*A set of practice and legal techniques that aim*):

- (a) Menyelesaikan sengketa hukum di luar pengadilan demi keuntungan para pihak (*To permit legal disputes to be resolved outside the courts for the benefit of all disputants*).
- (b) Mengurangi biaya litigasi konvensional dan pengunduran waktu yang bisa terjadi (*To reduce the costs of conventional litigation and the delay to which it is ordinarily subjected*).
- (c) Mencegah terjadinya sengketa hukum yang biasanya diajukan ke Pengadilan (*To prevent legal disputes that would otherwise likely be brought to the courts*).

Berdasarkan isi Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 di atas, maka alternatif penyelesaian sengketa dapat dilakukan dengan cara berikut (Kristiyanti 2008):

(a) Konsultasi

Pada prinsipnya konsultasi merupakan suatu tindakan yang bersifat “personal” antara suatu pihak tertentu yang disebut dengan “klien” dengan pihak lain yang merupakan pihak “konsultan” yang memberikan pendapatnya kepada klien tersebut untuk memenuhi keperluan dan kebutuhan kliennya. Pendapat tersebut tidak mengikat, artinya klien bebas untuk menerima pendapatnya atau tidak.

(b) Negosiasi

Negosiasi adalah proses consensus yang digunakan para pihak untuk memperoleh kesepakatan di antara mereka. Negosiasi menurut Roger Fisher dan William Ury adalah komunikasi dua arah yang dirancang untuk mencapai kesepakatan pada saat kedua belah pihak memiliki berbagai kepentingan yang sama maupun berbeda. Negosiasi merupakan sarana bagi pihak-pihak yang mengalami sengketa untuk mendiskusikan penyelesaiannya tanpa melibatkan pihak ketiga penengah yang tidak berwenang mengambil keputusan (mediasi) dan pihak ketigak pengambil keputusan (arbitrase dan litigasi).

Negosiasi biasanya dipergunakan dalam sengketa yang tidak terlalu pelik, di mana para pihak masih beriktikad baik untuk duduk bersama dan memecahkan masalah. Negosiasi dilakukan apabila komunikasi antarpihak yang bersengketa masih terjalin dengan baik, masih ada rasa saling percaya, dan ada keinginan untuk cepat mendapatkan kesepakatan dan meneruskan hubungan baik.

(c) Mediasi

Pasal 6 ayat (3) Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 dikatakan bahwa atas kesepakatan tertulis para pihak sengketa atau beda pendapat diselesaikan melalui bantuan seorang atau lebih penasihat ahli maupun melalui seorang mediator.

Menurut Riskin dan Westbrook mediasi merupakan:

*“Mediation is an informal process in which a neutral third party helps other resolve a dispute or plan a transaction but*

*does not (and ordinarily does not have the power to) impose a solution”.*

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa mediasi merupakan proses negosiasi pemecahan masalah di mana pihak luar yang tidak memihak (*impartial*) bekerja sama dengan pihak yang bersengketa untuk membantu memperoleh kesepakatan perjanjian dengan memuaskan. Berbeda dengan hakim atau arbiter, mediator tidak mempunyai wewenang untuk memutuskan sengketa. Mediator hanya membantu para pihak untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang dikuasakan kepadanya. Dalam sengketa di mana salah satu pihak lebih kuat dan cenderung menunjukkan kekuasaannya, pihak ketiga memegang peranan penting untuk menyetarakannya. Kesepakatan dapat tercapai dengan mediasi karena pihak yang bersengketa berhasil mencapai saling pengertian dan bersama-sama merumuskan penyelesaian sengketa tanpa arahan konkret dari pihak ketiga.

Peran utama seorang mediator adalah ia harus mampu merangsang para pihak untuk menciptakan solusi yang kreatif, dan hal ini hanya dapat dilakukan apabila ia benar-benar memahami kepentingan dari masing-masing pihak bersengketa, sehingga para pihak dapat menemukan solusi yang memenuhi kepentingan para pihak yang bersifat fundamental. Kelebihan yang mendasar dari suatu mediator tergambar dari pendapat yang berbunyi: *“The parties are provided a forum where they can vent their feelings while telling their ‘stories’ so that they feel heard and understood”* (Goldberg and others 1992) sehingga mediator memungkinkan para pihak untuk menyelesaikan sengketa mereka dengan kepala yang jernih dan objektivitas yang lebih tinggi. Hasil dari suatu mediasi dapat dirumuskan secara lisan maupun tulisan yang dapat dianggap sebagai suatu perjanjian baru atau dapat juga dijadikan sebagai suatu perdamaian di muka hakim yang akan menunda proses penyelesaian sengketa di pengadilan (Marsaulina 2000).

(d) Konsiliasi

Konsiliasi tidak jauh berbeda dengan perdamaian, sebagaimana diatur dalam Pasal 1851 KUH Perdata



“perdamaian adalah suatu persetujuan yang berisi bahwa dengan menyerahkan, menjanjikan atau menahan suatu barang, kedua belah pihak mengakhiri suatu perkara yang sedang diperiksa pengadilan ataupun mencegah timbulnya suatu perkara bila dibuat secara tertulis”. Konsiliasi sebagai suatu alternatif penyelesaian sengketa diluar pengadilan adalah suatu tindakan atau proses untuk mencapai perdamaian di luar pengadilan. Untuk mencegah dilakukannya proses peradilan (litigasi), melainkan juga dalam setiap tingkat peradilan yang sedang berlangsung, baik di dalam maupun di luar pengadilan. Dalam konsiliasi pihak ketiga mengupayakan pertemuan di antara pihak yang berselisih untuk mengupayakan perdamaian. Pihak ketiga selaku konsiliator tidak harus duduk bersama dalam perundingan dengan para pihak yang bersengketa, dan didaftarkan di Pengadilan Negeri. Kesepakatan tertulis dari konsiliasi ini bersifat final dan mengikat para pihak.

(e) Penilaian Ahli

Yang dimaksud dengan penilaian ahli adalah pendapat hukum oleh lembaga arbitrase. Dalam Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 berbunyi:

“Lembaga arbitrase adalah badan yang dipilih oleh para pihak yang bersengketa untuk memberikan putusan mengenai sengketa tertentu, lembaga tersebut juga dapat memberikan pendapat yang mengikat mengenai suatu hubungan hukum tertentu dalam hal belum timbul sengketa”. Pada sebuah bentuk kelembagaan, arbitrase ternyata tidak hanya bertugas untuk menyelesaikan perbedaan atau perselisihan pendapat maupun sengketa yang terjadi di antara para pihak dalam suatu perjanjian pokok, melainkan juga dapat memberikan konsultasi dalam bentuk opini atau pendapat hukum atas permintaan dari setiap pihak yang melakukannya. Oleh sebab itu, pendapat tersebut diberikan atas permintaan dari para pihak secara bersama-sama dengan melalui mekanisme sebagaimana halnya suatu penunjukan (lembaga) arbitrase untuk menyelesaikan suatu perselisihan atau sengketa, maka pendapat hukum ini juga bersifat final. Sebenarnya sifat dari pendapat hukum yang diberikan oleh lembaga arbitrase ini

termasuk dalam pengertian atau bentuk putusan lembaga arbitrase”.

Sebagaimana diketahui bahwa dalam masyarakat dunia ada 2 (dua) sistem hukum yang besar pengaruhnya terhadap perkembangan hukum negara-negara di dunia yaitu sistem hukum Anglo Saxon dan sistem hukum Eropa Kontinental. Kedua sistem hukum tersebut secara teoritis mempunyai perbedaan yang sangat ekstrem dalam pertumbuhan hukumnya. Dalam sistem Eropa Kontinental kedudukan hakim tidak berperan strategis dalam membuat atau menciptakan hukum, sedangkan dalam sistem hukum Anglo Saxon hakim sangat berperan dalam menciptakan hukum atau terkenal dengan doktrin precedent. Oleh karena itu, suatu yurisprudensi putusan pengadilan harus diikuti dalam memutus suatu perkara selanjutnya.

### 3. *Small claim court*

Konsep *small claim court* merupakan suatu usaha untuk membantu konsumen dalam mendapatkan perlindungan hukum dengan menerapkan asas hukum berperkara dengan murah, cepat, sederhana, dan biaya ringan. Hal ini disebabkan oleh *small claim court* adalah semacam peradilan kilat, dengan hakim tunggal, tanpa ada keharusan menggunakan pengacara, berbiaya ringan, dan tidak ada upaya hukum banding. Sengketa konsumen pada umumnya mempunyai nilai nominal yang kecil, sehingga tidak praktis apabila gugatan untuk meminta ganti rugi dilakukan melalui peradilan umum. Peradilan umum selain mahal juga membutuhkan waktu yang relatif lama dan prosedurnya yang cukup rumit. Adanya *small claim court* diharapkan mampu memberikan akses kepada konsumen untuk menuntut ganti rugi kepada pelaku usaha, meskipun nominal yang disengketakan sangat kecil (Purwadi 2000).

Problematika yang muncul adalah apakah Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 mengatur tentang mekanisme penyelesaian sengketa konsumen ini melalui pemeriksaan semacam *small claim court*. Undang-undang ini memberikan jalan penyelesaian sengketa konsumen, yaitu (1) melalui peradilan umum, dan (2) penyelesaian di luar pengadilan dan jika tidak berhasil, penggugat dapat mengajukan gugatan ke pengadilan. Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai

kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen tidak akan terulang kembali (Purwadi 2000).

Proses penyelesaian sengketa konsumen di BPSK untuk mendapatkan kesepakatan dari pelaku usaha (tergugat) mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi serta untuk tidak terjadinya kesalahan yang sama maka di dalam Pasal 45 Undang-Undang Perlindungan Konsumen dicantumkan bahwa “(1) setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum; (2) penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh melalui pengadilan dan di luar pengadilan berdasarkan pilihan sukarela para pihak yang bersengketa; (3) penyelesaian sengketa di luar pengadilan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak menghilangkan tanggung jawab pidana sebagaimana diatur dalam undang-undang; (4) apabila telah dipilih upaya penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan, gugatan melalui pengadilan hanya dapat ditempuh apabila upaya tersebut dinyatakan berhasil oleh salah satu pihak atau oleh para pihak yang bersangkutan”.

Majelis Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) mempunyai kewajiban menjaga ketertiban jalannya persidangan (Pasal 27 SK Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001). Terdapat 3 (tiga) tata cara persidangan di BPSK (Pasal 54 ayat (4) jo. Pasal 26 sampai dengan Pasal 36 Surat Keputusan Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001 tentang Pelaksanaan Tugas dan Wewenang Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen, yaitu (Shofie 2003):

(a) Persidangan dengan cara konsiliasi

Inisiatif salah satu pihak atau para pihak membawa sengketa konsumen ke BPSK ditangani Majelis Badan Sengketa Konsumen yang bersikap pasif dalam persidangan dengan cara konsiliasi. Sebagai perantara antara para pihak yang bersengketa, Majelis BPSK bertugasi (Pasal 28 SK Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001) “(1) memanggil konsumen dan pelaku usaha yang bersengketa; (2) memanggil saksi dan saksi ahli bila diperlukan; (3) menyediakan forum

bagi konsumen dan pelaku usaha yang bersengketa; (4) menjawab pertanyaan konsumen dan pelaku usaha, perihal peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen”.

Tata cara Penyelesaian Sengketa Konsumen (PSK) dengan cara konsiliasi ada 2 (dua) (Pasal 29 SK Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001). Pertama, proses penyelesaian sengketa konsumen menyangkut bentuk maupun jumlah ganti rugi diserahkan sepenuhnya kepada para pihak, sedangkan Majelis BPSK bertindak pasif sebagai konsiliator. Kedua, hasil musyawarah konsumen dan pelaku usaha dikeluarkan dalam bentuk keputusan BPSK.

(b) Persidangan dengan cara mediasi

Cara mediasi ditempuh atas inisiatif salah satu pihak atau para pihak, sama halnya dengan cara konsiliasi. Keaktifan Majelis BPSK sebagai perantara dan penasihat Penyelesaian Sengketa Konsumen (PSK) dengan cara mediasi terlihat dari tugas Majelis BPSK, yaitu:

- (1) Memanggil konsumen dan pelaku usaha yang bersengketa;
- (2) Memanggil saksi dan saksi ahli bila diperlukan;
- (3) Menyediakan forum bagi konsumen dan pelaku usaha yang bersengketa;
- (4) Secara aktif mendamaikan konsumen dan pelaku usaha yang bersengketa;
- (5) Secara aktif memberikan saran atau anjuran penyelesaian sengketa konsumen sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang perlindungan konsumen.

Prinsip tata cara Penyelesaian Sengketa Konsumen (PSK) dengan cara mediasi ada 2 (dua) (Pasal 31 SK Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001). Pertama, proses penyelesaian sengketa konsumen menyangkut bentuk maupun jumlah ganti rugi diserahkan sepenuhnya kepada para pihak, sedangkan Majelis BPSK bertindak aktif sebagai mediator dengan memberikan nasihat, petunjuk, saran dan upaya-upaya lain dalam menyelesaikan sengketa. Kedua, hasil musyawarah konsumen dan pelaku usaha dikeluarkan dalam bentuk keputusan BPSK.

## (c) Persidangan dengan cara arbitrase

Persidangan dengan cara ini para pihak menyerahkan sepenuhnya kepada Majelis BPSK untuk memutuskan dan menyelesaikan sengketa konsumen yang terjadi. Proses pemilihan Majelis BPSK dengan cara arbitrase ditempuh melalui 2 (dua) tahap (Pasal 32 SK Menperindag Nomor 350/MPP/Kep/12/2001). Pertama, para pihak memilih arbiter dari anggota BPSK yang berasal dari unsur pelaku usaha dan konsumen sebagai anggota Majelis BPSK. Kedua, arbiter yang dipilih para pihak tersebut kemudian memilih arbiter ketiga dari anggota BPSK dari unsur pemerintah sebagai Ketua Majelis BPSK. Jadi, unsur pemerintah selalu dipilih untuk menjadi Ketua Majelis.

#### 4. Guna mencapai efektivitas pelaksanaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Demi terwujudnya pelaksanaan Undang-Undang Perlindungan Konsumen yang bernuansa keadilan dan kepastian hukum bagi konsumen, maka pengaturan Undang-Undang Perlindungan Konsumen harus mencakup (a) prinsip *strict liability* dalam arti pelaku usaha bertanggung jawab langsung terhadap korban produksinya; (b) *small claim court*, sistem peradilan yang cepat, murah, dan sederhana. Sistem ini sangat cocok bagi kondisi konsumen yang tergolong memiliki tingkat ekonomi lemah. Perkara membutuhkan biaya perkara yang cukup besar dan memakan waktu; (c) reformasi sistem pembuktian terbalik (Gaharpung 2000).

Di samping itu, terdapat 3 (tiga) jenis sanksi yang dapat dikenakan kepada pelaku usaha atau penjual, yakni:

- (a) Sanksi administrasi diatur dalam Pasal 60 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, bahwa:
  - (1) Badan penyelesaian sengketa konsumen berwenang menjatuhkan sanksi administratif terhadap pelaku usaha.
  - (2) Sanksi administratif berupa penetapan ganti rugi paling banyak Rp200.000.000,00 (dua ratus juta rupiah).
  - (3) Tata cara penetapan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut dalam perundang-undangan.

- (b) Sanksi pidana pokok diatur dalam Pasal 62 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, bahwa:
- (1) Pelaku usaha dapat dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau pidana denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
  - (2) Terhadap pelanggaran yang mengakibatkan luka berat, sakit berat, cacat tetap atau kematian diberlakukan ketentuan pidana yang berlaku.
  - (3) Sanksi pidana tambahan diatur dalam Pasal 63 Undang-Undang Perlindungan Konsumen berupa: perampasan barang tertentu; pengumuman putusan hakim; pembayaran ganti rugi; perintah penghentian kegiatan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian konsumen; kewajiban penarikan barang dari peredaran atau pencabutan izin usaha.

Demi tercapainya pelaksanaan Undang-Undang Perlindungan Konsumen bagi konsumen yang dirugikan juga dipengaruhi oleh faktor-faktor ekstern dan intern dari sistem hukum tersebut, seperti perumusan substansi perundang-undangan yang memenuhi rasa keadilan masyarakat, aparat yang memadai baik secara kualitatif maupun kuantitatif, saran yang cukup bagi para petugas untuk melaksanakan kewajibannya (Brotosusilo 2000). Akhirnya, upaya untuk melindungi konsumen dari ulah pelaku usaha atau penjual yang tidak jujur berpulang kepada kesadaran seluruh lapisan masyarakat dengan meningkatkan keseriusan, kepekaan dan kepedulian untuk senantiasa mengontrol penggunaan produk yang beredar di pasaran.