

Jurist-Diction

Volume 3 No. 2, Maret 2020

Tanggung Gugat Pelaku Usaha Otomotif Atas Kerugian Konsumen Akibat Cacat Desain

Nathanael Grady
gradjy@gmail.com
Universitas Airlangga

How to cite:

Nathanael Grady, 'Tanggung Gugat Pelaku Usaha Otomotif Atas Kerugian Konsumen Akibat Cacat Desain' (2020) Vol. 3 No. 2 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 3 Februari 2020;
Diterima 17 Februari 2020;
Diterbitkan 1 Maret 2020.

DOI:

10.20473/jd.v3i2.18205



Abstrak

Pada proses produksi kendaraan otomotif, tidak dapat dipungkiri bahwa setiap desain atau rancangan yang diciptakan adalah pasti memiliki kekurangannya masing - masing. Desain yang diciptakan mungkin saja justru membawa resiko laten yang membahayakan keselamatan maupun keamanan pengguna produk. Keadaan bahwa suatu desain atau rancangan suatu produk yang membahayakan keselamatan maupun kemanan konsumen dan harta benda miliknya dapat disebut sebagai cacat desain. Hal ini merupakan sesuatu yang lumrah mengingat keterbatasan manusia. Apabila ternyata desain suatu produk ternyata menimbulkan kerugian bagi konsumen, maka sebagai bentuk perlindungan konsumen, pelaku usaha dapat bertanggung gugat atas kerugian tersebut, terlepas dari permasalahan apakah desain atau rancangan tersebut dibuat atas pilihan secara sadar dari pelaku usaha, ataupun hanya berdasarkan kelalaian semata. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan pengaturan cacat desain dalam sistem hukum di Indonesia serta bentuk tanggung gugat dari pelaku usaha otomotif yang produknya mengalami cacat desain.

Kata Kunci: Tanggung Gugat; Cacat Desain; Perlindungan Konsumen.

Pendahuluan

Salah satu hal penting dalam perlindungan konsumen adalah adanya tanggung gugat produsen atas kerugian sebagai akibat yang ditimbulkan oleh produknya, atau yang biasa disebut sebagai tanggung gugat produk.¹ Tanggung gugat produk adalah suatu tanggung gugat secara hukum dari orang atau badan yang menghasilkan suatu produk (*producer manufacture*) atau dari orang atau badan yang bergerak dalam suatu proses untuk menghasilkan suatu produk (*processor, assembler*) atau dari orang atau badan yang menjual atau mendistribusikan (*seller, distributor*) produk

¹ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Citra Aditya 2006).[11].

tersebut.² Istilah tanggung gugat produk sendiri sebetulnya berasal dari istilah *product liability* yang telah dikenal di negara – negara lain.

Dalam tanggung gugat produk, suatu permasalahan yang seringkali menimbulkan perdebatan diantara para ahli ialah perkara tanggung gugat produsen atas adanya cacat desain. Sudah barang tentu bahwa pelaku usaha berusaha merebut hati konsumen melalui desain dan rancangan produk yang elegan, estetetis dan fungsional. Pelaku usaha pada akhirnya berlomba – lomba menciptakan desain yang menarik minat konsumen demi mendorong angka penjualannya. Namun, aspek yang tak kalah penting dalam sebuah desain produk adalah mengenai aspek keselamatan dan keamanan dari desain tersebut. Meminimalisir resiko yang ditimbulkan atas penggunaan suatu produk haruslah dipertimbangkan bersamaan dengan faktor utilitas dan keindahan sebuah desain.

Pada kenyataannya tidak setiap desain yang diciptakan adalah sempurna. Desain yang diciptakan mungkin saja justru membawa resiko laten yang membahayakan keselamatan maupun keamanan pengguna produk. Pendesain (desainer) atau perancang suatu produk sangat mungkin lalai memepertimbangkan atau memprediksi resiko yang dapat terjadi di kemudian hari. Apabila ternyata desain suatu produk ternyata menimbulkan kerugian bagi konsumen, maka tentu diharapkan pelaku usaha dapat bertanggung gugat atas kerugian tersebut. Dalam hal bahwa desain suatu produk mengakibatkan kerugian , hal inilah yang biasa disebut sebagai cacat desain.

Demikian pula dengan industri otomotif, dimana desain produk memainkan peran yang cukup vital. Di Indonesia, tidak banyak kasus yang sampai ke pengadilan atas dasar adanya cacat desain, meskipun sebetulnya cukup banyak kasus yang terjadi. Pada tanggal 29 Desember 2014, melalui gugatan dengan nomor perkara 534/Pdt.G/2014/Pn.Jkt.Ut tertanggal. Hartono alias Toni (45), warga Grand Ville, Cengkareng, Jakarta Barat, menggugat PT Astra Internasional Rp 11 miliar. Saat mengalami kecelakaan, kantong udara (airbag) mobil Toyota Fortuner bernomor

² E. Saefullah, *Tanggung gugat Produsen (product liability) dalam Era Perdagangan Bebas* (Mandar Maju 2000).[46].

polisi B 1491 BJJ miliknya tidak mengembang. Adapun diketahui bahwa airbag tidak mengembang dikarenakan syarat – syarat mengembangnya airbag belum terpenuhi. Sensor airbag mungkin tidak membaca jika mobil menabrak pagar, tiang, pilar, atau benda lain yang akan mengalami pergeseran; menabrak benda jenis tersebut di tengah dari bagian depan mobil; serta tubrukan dari arah depan kiri atau kanan dalam sudut lebih dari 30 derajat. Terlepas dari segala hal tersebut, satu hal yang pasti adalah bahwa kecelakaan benar terjadi dan kerusakan mobil cukup parah

Kasus yang sama juga pernah terjadi pada 2012, ketika airbag pada Honda City B 61 GIT keluaran 2009 yang dikemudikan Desryanto Aruan di Jalan Tendean, Jakarta Selatan, 29 Oktober 2012 tidak mengembang ketika terjadi kecelakaan, sehingga merenggut nyawa Desryanto.³ Berdasarkan klarifikasi dari PT.Astra Honda Motor, diketahui bahwa syarat untuk mengembangnya airbag pada kecelakaan tersebut belum terpenuhi sehingga airbag tidak mengembang.⁴ Tentu kedua kasus ini menimbulkan pertanyaan yang sama, yakni apakah desain airbag yang hanya mengembang pada keadaan tertentu tersebut telah menjamin keselamatan konsumen.

Di Indonesia, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut UUPK) hadir sebagai payung hukum perlindungan terhadap konsumen. Undang – Undang tersebut memuat beberapa ketentuan yang cukup signifikan demi menyetarakan kedudukan konsumen dan pelaku usaha. Salah satunya adalah adanya pembuktian terbalik bagi tanggung gugat produk. Namun, secara spesifik, tidak ada istilah mengenai cacat desain dalam UUPK. Maka dari itu, timbul beberapa pertanyaan tentang letak cacat desain dalam hukum perlindungan konsumen. Apakah cacat desain dapat dikategorikan sebagai cacat sebagaimana dimaksud dalam UUPK dan bagaimana bentuk tanggung gugat dari pelaku usaha otomotif yang produknya mengalami cacat desain.

³ Viva, 'Airbag Tak Mengembang, Konsumen Tuntut Ganti Rugi Honda Indonesia' (Viva, 2018) <<https://www.viva.co.id/otomotif/458460-airbag-tak-mengembang-konsumen-tuntut-ganti-rugi-honda-indonesia>> accessed 10 November 2018.

⁴ Febri Ardani Saragih, 'Ini Syarat "Airbag" Mengembang saat Kecelakaan, (Kompas Online 2015) <<https://otomotif.kompas.com/read/2015/05/20/133447215/Ini.Syarat.Airbag.Mengembang.saar.Kecelakaan>> accessed 10 November 2018.

Pendekatan penelitian

Penelitian dilakukan secara normatif. Pendekatan terhadap masalah dilakukan melalui *Statute Approach* (pendekatan peraturan perundang-undangan), *Comparative Approach* (pendekatan perbandingan) serta *Conceptual Approach*.

Pengertian dan Kriteria Cacat Desain

Cacat desain secara singkat adalah keadaan produk dibawah tingkat harapan konsumen yang disebabkan oleh desain barang.⁵ Black's Law Dictionary mendefinisikan cacat desain (*design defect*) sebagai “*The shortcomings of an item due to defect in concept that is prevented through design changes*” (kerusakan pada suatu barang yang diakibatkan kecacatan pada konsep yangsebetulnya dapat dihindari dengan melakukan perubahan terhadap desain).⁶ Definisi cacat desain yang lain dikemukakan oleh Mark A. Geistfeld, dimana cacat desain didefinisikan sebagai adalah cacat yang tidak diinginkan dalam suatu produk yang timbul akibat rancangan untuk produksi tetapi gagal menyediakan kinerja yang diharapkan darinya Di negara – negara *Common Law*, ada yang tersirat istilah bahwa produsen akan melaksanakan dengan layanan dengan hati-hati (*reasonable care and skill*).⁷

Pertanyaan yang timbul berikutnya ialah apakah yang sebetulnya dimaksud desain tersebut. *Kamus Bahasa Indonesia* mendefinisikan desain sebagai kerangka bentuk, rancangan.⁸ Salah satu definisi desain dalam Black's Law Dictionary adalah:⁹ “*A plan or scheme (rancangan) dan The pattern or configuration of elements in something, such as a work of art*” (pola atau rangkaian dari elemen – elemen pada sesuatu, semisal karya seni).

⁵ Mamengko R.S, ‘Product Liability dan Profesional Liability Di Indonesia’, (2015) III Jurnal Ilmu Hukum..[9].

⁶ Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary* (West Publishing 1971).[430].

⁷ Halide Gökçe Türkoğlu , ‘A Comparison of the Actions about Defective Products under the Consumer Protection Act 1987 and Common Law Actions about Negligently Manufactured Products in the UK’ (2014) 8 Journal of Yasar University.[2776.].

⁸ Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Pusat Bahasa 2008).[346].

⁹ Henry Campbell Black.Op.Cit.[438].

Berdasar pengertian-pengertian diatas, maka secara garis besar dapat disimpulkan bahwa cacat desain adalah keadaan barang yang tidak sempurna, yang gagal menghasilkan kinerja yang diharapkan dari padanya atau membawa resiko bahaya, yang diakibatkan oleh adanya kesalahan pada tahap perancangan suatu produk.

Ditinjau secara umum, di Indonesia belum secara spesifik mengatur mengenai cacat desain. Adapun pengaturan terkait cacat produk juga tidak dijelaskan secara tegas. Hal ini merupakan sebuah ketertinggalan dibandingkan dengan negara-negara maju. Pengaturan mengenai cacat produk secara umum, dan cacat desain secara khusus, tetap tunduk kepada pengaturan yang ada dalam BW dan Undang-Undang Perlindungan Konsumen, yakni masuk kedalam konsep cacat produk maupun cacat tersembunyi.

Produk cacat sendiri didefinisikan oleh Celina Tri Siwi produk yang tidak dapat memenuhi tujuan pembuatannya baik karena kesengajaan atau kealpaan dalam maupun disebabkan hal-hal lain yang terjadi dalam peredarannya, atau tidak menyediakan syarat-syarat keamanan bagi manusia atau harta benda mereka dalam penggunaannya, sebagaimana diharapkan konsumen.¹⁰ Pengertian yang hampir serupa juga sebetulnya diaut di rezim BW. Cacat pada BW diartikan sebagai cacat yang “sungguh-sungguh” bersifat sedemikian rupa yang menyebabkan barang itu “tidak dapat digunakan” dengan sempurna sesuai dengan keperluan yang semestinya dihayati oleh benda itu mengakibatkan berkurangnya manfaat benda tersebut dari tujuan yang semestinya.¹¹

Adapun yang kebanyakan berkembang ialah mengkategorikan “cacat” kedalam bentuk bentuk sebagaimana dikenal dalam hukum Inggris dan Amerika, Dalam bukunya, Ahmad Miru dan Sutarman Yodo mengutip pendapat H. Duintjer Tebbens tentang cacat produk.¹² Tebbens berpendapat bahwa terdapat 3 kemungkinan yang dapat terjadi untuk mengetahui apakah suatu produk mengalami cacat, yakni:

¹⁰ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Sinar Grafika 2008).[103].

¹¹ Adrian Sutedi, *Tanggung gugat Produk Dalam Hukum Perlindungan Konsumen* (Ghalia Indonesia 2008).[62].

¹² Lihat Ahmadi Miru,[et.al], *Hukum Perlindungan Konsumen* (Raja Grafindo 2004).[160].

- 1) Cacat desain, yakni cacat terjadi pada tingkat persiapan produk. Hal ini terjadi atas cacat desain, konstruksi atau komposisi;
- 2) Kesalahan produksi, yakni meliputi dua bagian. Yang pertama adalah kesalahan berupa adanya kegagalan selama proses produksi, semisal pemasang produk yang buruk, kelalaian pada inspeksi atau adanya masalah pada mesin, dsb. Kategori yang kedua ialah berupa produk yang dibuat telah sesuai dengan rancangan dan spesifikasi yang dimaksudkan oleh produsent, namun terbukti tidak aman dalam pemakaian normal;
- 3) Informasi yang tidak memadai, yakni terkait pemasaran suatu produk.

Terkait dengan perkara cacat desain, telah kita ketahui bahwa cacat desain termasuk kedalam konsep cacat produk sebagaimana dimaksud pada berbagai Pasal pada UUPK. Namun, cukup sulit menentukan apakah cacat desain dapat dikategorikan sebagai cacat tersembunyi sebagaimana dimaksud pada UUPK.

Subekti dalam bukunya yakni *Aneka Perjanjian* mendefinisikan cacat tersembunyi sebagai cacat yang terdapat pada barang yang tidak mudah dilihat oleh seorang pembeli yang normal, bukannya seorang pembeli yang terlampau teliti, sebab adalah mungkin sekali bahwa orang yang sangat teliti akan menemukan cacat itu.¹³ Maka cacat itu harus menjadikan barang tersebut tidak dapat digunakan atau mengurangi kemungkinan penggunaannya. Penggunaan juga diartikan sempit yakni secara materialistis. Kesalahan berupa materi yang buruk, maupun pecah atau sobek, dapat dikategorikan sebagai cacat tersembunyi apabila hal tersebut mempengaruhi penggunaan produk.¹⁴ Meskipun belum dirumuskan secara eksplisit, cacat desain dapat memasuki konsepsi cacat tersembunyi. Hal ini tentu harus dilihat per kasus, apabila cacat desain yang terjadi tidak mudah dilihat oleh seorang pembeli yang normal, dan bukan pembeli yang terlampau teliti, maka cacat desain dapat dikategorikan sebagai cacat tersembunyi.

¹³ Subekti, *Aneka Perjanjian* (Citra Aditya Bakti 1995).[20].

¹⁴ Hartono Soerjopratiknjo, *Aneka Perjanjian Jual Beli* (Mustika Wikasa 1994).[23]

Pihak Yang Bertanggung Gugat

Adapun pihak-pihak yang bertanggung gugat dalam hal adanya cacat desain produk otomotif ialah sebagai berikut:

1. Produsen produk otomotif selaku pelaku usaha

Produsen produk otomotif (*manufacturer*) adalah pihak yang memproduksi dan merancang suatu produk otomotif dengan merek tertentu. Terkait dengan adanya cacat desain, maka tentu produsen produk otomotif merupakan pihak yang bertanggung gugat sesuai Pasal 19 UUPK. Namun patut dicatat, bahwa produsen produk otomotif dapat dibebaskan dari tanggung gugat atas cacat desain pada suatu produk otomotif, apabila cacat desain yang terjadi ialah cacat desain daripada salah satu komponen pada produk otomotif, yang mana komponen tersebut dipasangnya tanpa perubahan kedalam suatu produk otomotif, contohnya misalkan airbag, rem, dsb. Demikian, sesuai Pasal 24 UUPK maka Produsen produk otomotif dibebaskan dari tanggung gugat atas kerugian konsumen yang terjadi karena cacat desain komponen tersebut. Hal ini dengan catatan bahwa tidak ada perubahan yang dilakukan terhadap komponen tersebut oleh produsen produk otomotif, sesuai Pasal 24 ayat (2) UUPK:

“Pelaku usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibebaskan dari tanggung gugat atas tuntutan ganti rugi dan/atau gugatan konsumen apabila pelaku usaha lain yang membeli barang dan/atau jasa menjual kembali kepada konsumen dengan melakukan perubahan atas barang dan/atau jasa tersebut”.

Definisi produsen otomotif tidak hanya meliputi pihak yang memproduksi kendaraan saja, tetapi juga meliputi importir dalam beberapa kasus. Dalam hal produk otomotif/kendaraan diproduksi di luar negeri, maka importir produk otomotif/kendaraan tersebut bertanggung gugat sesuai Pasal 20 Undang-Undang Perlindungan Konsumen sebagai pembuat barang apabila impor tersebut tidak dilakukan agen atau perwakilan produsen luar negeri.

2. Produsen komponen otomotif selaku pelaku usaha

Dalam penjelasan sebelumnya, telah diterangkan bahwa seringkali komponen otomotif tidak diproduksi oleh pihak produsen produk otomotif, namun disediakan oleh pihak ketiga yang secara spesifik memproduksi dan mendesain

suatu komponen otomotif. Dalam hal cacat desain yang terdapat pada desain suatu komponen yang disediakan pihak ketiga sebagai produsen komponen saja, dan bukan cacat desain suatu produk otomotif secara sistematis, maka pihak yang bertanggung gugat ialah pihak yang mendesain dan memproduksi komponen tersebut. Hal ini sesuai Pasal 24 ayat (1) UUPK yang berbunyi demikian:

“Pelaku usaha yang menjual barang dan atau jasa kepada pelaku usaha lain bertanggung gugat atas tuntutan ganti rugi dan atau gugatan konsumen apabila:

- a) pelaku usaha lain menjual kepada konsumen tanpa melakukan perubahan apa pun atas barang dan/atau jasa tersebut;
- b) pelaku usaha lain, di dalam transaksi jual beli tidak mengetahui adanya perubahan barang dan/atau jasa yang dilakukan oleh pelaku usaha atau tidak sesuai dengan contoh, mutu, dan komposisi.”

3. Distributor atau retailier serta importir produk otomotif selaku pelaku usaha

Sekilas, apabila melihat dari definisi cacat desain, secara intuitif memang dapat kita lihat bahwa jelas produsen produk otomotif maupun produsen produk komponen otomotif – lah yang bertanggung gugat atas kerugian akibat adanya cacat desain, mengingat bahwa kedua pelaku usaha tersebut adalah pihak yang melakukan perancangan atau mendesain suatu produk (atau dianggap sebagai pembuat barang menurut Undang – Undang). Namun, pelaku usaha distributor atau retail produk otomotif dapat bertanggung gugat pula. Berdasar Pasal 1504 -1509 BW, maka distributor atau retailier selaku penjual bertanggung gugat atas adanya cacat tersembunyi pada kendaraan bermotor (namun dibatasi hanya terkhusus terhadap “pembeli” seperti yang akan dijelaskan pada subab berikutnya). Distributor dan Retailer juga dapat bertanggung jawab berdasar Pasal 19 jo Pasal 28 Undang – Undang Perlindungan Konsumen apabila terdapat kesalahan pada distributor atau retailier berupa telah mengetahui adanya kecacatan tersebut sebelumnya atau kurang mengadakan pengamatan terhadap penjualan produk tersebut (semisal tidak melakukan inspeksi yang cukup).

Dasar Tanggung Gugat Pelaku Usaha

Pada dasarnya, mengenai tanggung gugat pelaku usaha secara umum memang sudah diatur dalam Undang – Undang Nomor Perlindungan Konsumen, yakni pada

Pasal 19. Namun, pada dasarnya Undang – Undang Perlindungan Konsumen bersifat integral dan berfungsi sebagai payung , sehingga dalil-dalil hukum perikatan dalam BW dapat diterapkan bagi penegakan hak konsumen atas ganti rugi (vide Pasal 64 UUPK). Adapun dalil-dalil hukum perikatan yang dapat digunakan antara lain wanprestasi dan perbuatan melanggar hukum. Demikian, maka dasar tanggung gugat pelaku usaha otomotif dalam hal ini dapat ditinjau dari BW maupun Undang-Undang Perlindungan Konsumen.

Tanggung gugat berdasarkan wanprestasi

Pada ganti rugi yang didasarkan atas wanprestasi, maka terlebih dahulu tergugat (pelaku usaha) dengan penggugat (konsumen) haruslah terikat dalam suatu perjanjian, dengan demikian, maka pihak ketiga yang bukan sebagai pihak dalam perjanjian tidak dapat menuntut ganti kerugian dengan dasar wanprestasi. Dalam wanprestasi, ganti kerugian timbul akibat tidak dipenuhinya kewajiban utama dan kewajiban tambahan yang berupa kewajiban atas prestasi atau kewajiban jaminan atau garansi dalam suatu perjanjian.

Dalam perkara cacat desain, maka apabila ingin mengajukan gugatan atas dasar wanprestasi, dapat mendasarkan kepada adanya cacat tersembunyi berdasar Pasal 1504 BW (mengingat cacat desain dapat dikategorikan pula sebagai cacat tersembunyi dalam beberapa kasus). Adapun cacat tersembunyi merupakan bentuk khusus dan akibat dari cacat tersembunyi sebagai bentuk wanprestasi khusus berbeda dengan wanprestasi biasa.¹⁵ Adapun akibat khusus tersebut sesuai Pasal 1507 BW berupa *actio redhibitoria* (barang dan uang kembali) atau *actio quantiminoris* (barang tetap dibeli, tetapi ada pengurangan harga).

Adapun ruang lingkup tanggung gugat atas dasar wanprestasi memiliki ruang lingkup yang sangat sempit, yakni hanya ganti rugi dari pelaku usaha sebagai penjual kepada pihak konsumen yang membeli barang saja. Hal ini mengingat adanya asas “*privity of contract*” berdasar Pasal 1338 BW. Demikian, maka pihak ketiga yang

¹⁵ Andreta Tumbelaka, ‘Wanprestasi Dalam Jual Beli Barang Yang Mengalami Cacat Tersembunyi’, (2016), IV Lex Privatum.[12].

mendapat kerugian akibat pemanfaatan suatu produk tidak dilindungi dan tidak berhak atas ganti rugi berdasarkan wanprestasi. Padahal, yang dimaksud sebagai konsumen pada dasarnya ialah setiap orang yang memanfaatkan produk (*end user*).

Di sisi lain, patut diperhatikan pula bahwa bentuk ganti kerugian yang dilandaskan pada wanprestasi lebih sempit dibandingkan ganti rugi berdasarkan perbuatan melanggar hukum. Apabila cacat desain yang timbul merupakan pilihan secara sadar produsen otomotif, maka produsen biaya, kerugian dan bunga (*kosten, schade interessen*). Sementara apabila cacat desain yang terjadi adalah akibat kelalaian semata dan tidak diketahui oleh produsen otomotif, maka hanya diwajibkan mengembalikan uang harga pembelian dan mengganti biaya untuk menyelenggarakan pembelian dan penyerahan, sekedar itu dibayar oleh pembeli. Adapun biaya, kerugian dan bunga yang terjadi ditafsirkan sesuai Pasal 1246 BW, dimana mencakup kerugian telah dideritanya dan keuntungan yang sedianya dapat diperolehnya. Merujuk kepada Pasal tersebut, maka konsep kerugian yang ada hanyalah sebatas kerugian materiil saja, dan tidak mencakup kerugian imateriil.

Tanggung gugat berdasarkan adanya perbuatan melawan hukum

Apabila didasarkan atas adanya suatu perbuatan melanggar hukum, maka tidak perlu didahului dengan adanya suatu perjanjian antara produsen dengan konsumen. Ganti kerugian didasarkan pada adanya suatu perbuatan dari produsen atau pelaku usaha yang melanggar hukum. Dengan demikian, setiap pihak yang dirugikan dapat menuntut ganti kerugian meskipun tidak terikat dalam suatu perjanjian dengan produsen atau pelaku usaha.

Dasar penuntutan ganti kerugian atas perbuatan melanggar hukum ialah Pasal 1365 BW, yang menyatakan bahwa tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut. Adapun unsur – unsur yang harus dipenuhi untuk menuntut berdasar Pasal 1365 antara lain:¹⁶

¹⁶ Janus Sidabalok, *Op.Cit.*[108].

1. ada suatu perbuatan melawan hukum;
2. ada kesalahan;
3. ada kerugian;
4. ada hubungan kausal antara kerugian dan kesalahan.

Keempat syarat tersebut adalah bersifat kumulatif untuk menentukan apakah adanya tanggung gugat berdasarkan Pasal 1365 BW. Berikut ini penjelasan bagi masing-masing unsur dari perbuatan melawan hukum tersebut, yaitu sebagai berikut :

1) Unsur Perbuatan melawan hukum

Dalam perkembangannya, yang dimaksud sebagai perbuatan yang melanggar hukum diartikan sebagai perbuatan yang:¹⁷

1. melanggar hak subyektif orang lain;
2. bertentangan dengan kewajiban hukum si pelaku;
3. bertentangan dengan kaedah kesusilaan;
4. tidak sesuai dengan kepatutan dalam masyarakat.

Pada perkara cacat desain produk otomotif, maka dapat didalilkan bahwa pelaku usaha melanggar kewajiban hukumnya, yakni melanggar kewajiban yang sebagaimana termaktub pada ketentuan Pasal 8 ayat (2), Pasal 9 ayat (1) huruf f dan Pasal 11 huruf b Undang-Undang Perlindungan Konsumen, sebatas bahwa pelaku usaha otomotif tidak memberikan peringatan yang cukup maupun menyesatkan konsumen mengenai cacat desain suatu produk.

Di sisi lain, pelaku usaha yang menjual produk cacat juga dapat dikatakan telah melanggar hak subyektif orang lain. Berdasarkan yurisprudensi, yang dimaksud hak subyektif meliputi:¹⁸

1. hak-hak perorangan seperti: kebebasan, kehormatan, nama baik, dan lain-lain.
Termasuk dalam pelanggaran hak subjektif orang lain adalah perbuatan fitnah, menyebarkan kabar bohong, dan lain-lain;
2. hak-hak atas harta kekayaan misalnya hak-hak kebendaan dan hak mutlak lainnya.

Adapun hak subyektif konsumen yang dilanggar ialah hak perorangan sebagaimana dimaksud pada Pasal 4 UUPK, yakni hak kenyamanan, keamanan, dan keselamatan

¹⁷ Setiawan, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan* (Putra Abardin 2001).[82].

¹⁸ Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum* (Fakultas Hukum Universitas Indonesia 2003).[37].

dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa dan atau pelanggaran terhadap hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa. Hak tersebut dilanggar akibat tindakan pelaku usaha yang tidak memberi informasi terkait kondisi produk secara lengkap dan benar.

2) Unsur kesalahan

Unsur kesalahan pada dasarnya dapat berbentuk kesengajaan (*opzet*) maupun kelalaian (*culpa*). Kesengajaan secara singkat dapat diartikan bahwa adanya pengetahuan dan kehendak akan terjadinya suatu akibat. Di sisi lain, kelalaian mempersoalkan adanya kelalaian, dimana seseorang tidak mengambil tindakan seperlunya sehingga timbul suatu akibat yang sebetulnya tidak dikehendaki. Dalam perkara cacat desain yang menimbulkan kerugian, maka pada umumnya bentuk kesalahannya ialah kelalaian. Disisi lain, patut pula diperhatikan ketentuan pada pasal 27 UUPK yang telah dibahas sbelumnya, terkhusus pada huruf a (bahwa barang yang cacat terbukti seharusnya tidak diedarkan atau tidak dimaksudkan untuk diedarkan) dan huruf c (cacat timbul akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang). Apabila salah satu kriteria tersebut terpenuhi, maka produsen dianggap tidak dapat bertanggung gugat atas kerugian yang terjadi.

3) Unsur kerugian

Unsur perbuatan melanggar hukum yang selanjutnya ialah berupa adanya kerugian yang diderita. Kerugian dalam 1365 BW merupakan terjemahan dari Schade. Kerugian pada perbuatan melanggar hukum berbeda dengan kerugian pada wanprestasi yang mana sesuai Pasal 1243 BW dituliskan *kosten, schade en interessen* (biaya kerugian dan bunga). Apabila kerugian pada wanprestasi hanya meliputi kerugian materiil saja, dalam perkembangan praktik peradilan, kerugian dalam perbuatan melanggar hukum diperluas tidak hanya meliputi kerugian-kerugian materiil saja, namun meliputi kerugian idiil/imateriil.¹⁹ Konsep kerugian imateriil bagi perbuatan melanggar hukum sendiri berkembang dari praktek praktek di pengadilan, salah satunya ialah keputusan arrest Hoge Raad dalam kasus *W.P.*

¹⁹ Moegni Djodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum* (Pradnya Pramita 1982).[76].

Kreuningen vs. Van Bessum cs. Maka dari itu, salah satu kelebihan menggunakan dasar gugatan berdasarkan perbuatan melanggar hukum ialah dapat memohonkan ganti atas kerugian imateriil/idiil, seperti trauma dan perasaan kecewa. Namun patut dicatat bahwa permintaanganti kerugian imateriil diperhitungkan secara *ex aequo et bono*.

Dalam kasus cacat pada produk otomotif, khususnya cacat pada desain produk, maka kerugian utama yang diderita konsumen adalah pada produk itu sendiri, dimana konsumen merasa bahwa barang miliknya atau produk yang telah dibelinya ternyata tidak sesuai dengan harapan dan biaya yang dikeluarkan.²⁰

Selain itu, pada kasus – kasus tertentu, terdapat pula kerugian materiil berupa gangguan terhadap keselamatan konsumen semisal luka – luka, cedera, bahkan kematian. Dalam hal pemanfaatan produk otomotif mengakibatkan cacat atau luka-luka, maka dapat menuntut ganti rugi secara khusus dengan merujuk pada pasal 1370 BW, yang menyatakan :

“Menyebabkan luka atau cacat anggota badan seseorang dengan sengaja atau karena kurang hati-hati, memberi hak kepada korban selain untuk menuntut penggantian biaya pengobatan, juga untuk menuntut penggantian kerugian yang disebabkan oleh luka atau cacat badan tersebut. Juga penggantian kerugian ini dinilai menurut kedudukan dan kemampuan kedua belah pihak dan menurut keadaan. Ketentuan terakhir ini pada umumnya berlaku dalam hal menilai kerugian yang ditimbulkan oleh suatu kejahatan terhadap pribadi seseorang”.

Apabila pemanfaatan suatu produk sampai mengakibatkan kematian konsumen, maka para ahli waris konsumen dapat menuntut ganti rugi berdasar psal 1371 BW:

“Dalam hal pembunuhan dengan sengaja atau kematian seseorang karena kurang hati-hatinya orang lain, suami atau istri yang ditinggalkan, anak atau orangtua korban yang lazimnya mendapat nafkah dan pekerjaan korban, berhak menuntut ganti rugi yang harus dinilai menurut kedudukan dan kekayaan kedua belah pihak, serta menurut keadaan”.

4) Unsur adanya hubungan kausal antara kerugian dan kesalahan.

Unsur terakhir yang wajib dibuktikan apabila mendalilkan adanya suatu

²⁰ Dian Purnama Anugerah, ‘Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Otomotif Atas Kerugian Akibat Cacat Produk’, Skripsi (Fakultas Universitas Airlangga 2004).[42].

perbuatan melanggar hukum ialah adanya hubungan kausal, bahwa perbuatan yang dilakukan memiliki hubungan sebab akibat dengan kerugian yang terjadi. Secara umum terdapat 2 teori kausalitas pada ranah perbuatan melanggar hukum, yakni teori *conditio sine qua non* dan teori *adequate veroorzaking*.²¹ Teori *conditio sine qua non* adalah teori dimana orang yang melakukan perbuatan melawan hukum dipandang selalu bertanggung jawab jika perbuatannya bersifat *conditio sine qua non* menimbulkan kerugian (yang dianggap sebagai sebab dari pada suatu perubahan adalah semua syarat-syarat yang harus ada untuk timbulnya akibat). *Adequate veroorzaking*, dimana menurut teori ini si pembuat hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang selayaknya dapat diharapkan sebagai akibat dari pada perbuatan melawan hukum.

Pada perkara cacat desain, dapat menggunakan dua teori ini secara alternatif tergantung kepada kasus yang terjadi. Hal ini mengngat bahwa terdapat dua kemungkinan yang mungkin terjadi, yang pertama ialah bahwa cacat pada desain produk otomotif mengalami malfungsi atau menyebabkan terjadinya kecelakaan, sehingga malfungsi atau kecelakaan tersebut mengakibatkan kerugian. Kemungkinan yang kedua ialah bahwa desain atau rancangan otomotif tidak memberikan pengamanan yang cukup terhadap konsumen, sehingga pada saat terjadi kecelakaan timbul kerugian akibat kondisi tidak aman tersebut.

Pengaturan secara khusus berdasarkan UUPK

Kendati memberikan perlindungan yang lebih luas dibandingkan wanprestasi, ganti rugi berdasarkan perbuatan melanggar hukum tetap memiliki kelemahan utama yakni bahwa beban pembuktian sepenuhnya berada pada pihak konsumen sebagai penggugat sesuai ketentuan Pasal 1865 BW dan 163 Hir/283 RbG. Asas pembuktian yang demikian tentu memberatkan konsumen terutama pada pembuktian unsur kesalahan dari pelaku usaha. Selama penggugat belum mampu membuktikan kesalahan tergugat maka tergugat selalu dianggap tidak mempunyai

²¹ lihat Setiawan, *Op. Cit.*[87].

kesalahan, dan oleh karenanya tergugat tidak mempunyai kewajiban hukum apapun kepada penggugat.²²

Dalam hal adanya kerugian akibat cacat produk yang diderita konsumen, maka terdapat Pasal 19 dan Pasal 28 UUPK yang melengkapi kelemahan daripada Pasal 1365 BW. Pada Pasal 19 dinyatakan bahwa) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Selain itu, pada ayat Pasal 19 ayat (2) menerangkan bentuk bentuk ganti rugi yang dapat dituntut.

Dalam UUPK, terdapat ketentuan Pasal 28 yang merupakan penyimpangan dari ketentuan Pasal 1365 BW. Berdasarkan Pasal 28 UUPK, maka khusus untuk pembuktian unsur kesalahan dalam hal adanya kerugian konsumen, pembuktiannya dibebankan kepada pelaku usaha.

Prinsip tanggung gugat yang dianut pada UUPK adalah prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan dengan beban pembuktian terbalik. Berdasarkan prinsip tersebut, kedua pihak terlindungi karena memberikan beban kepada masing-masing pihak secara proporsional, yaitu konsumen hanya membuktikan adanya kerugian yang dialami karena atau akibat menggunakan produk tertentu yang diperoleh berasal dari pelaku usaha, sedangkan pembuktian ada tidaknya kesalahan pihak pelaku usaha yang menyebabkan kerugian konsumen dibebankan pada pelaku usaha.²³

Prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan dengan beban pembuktian terbalik yang dianut UUPK sebetulnya memiliki kesamaan dengan doktrin *Res ipsa loquitur* (*the thing speaks for itself*) yang berlaku di negara – negara *Common Law*. Doktrin *Res ipsa loquitur* meruoakan doktrin dalam pembuktian perdata dimana pihak koban dalam suatu perbuatan melanggar hukum tidak perlu membuktikan

²² Toto Tohir Suriaatmadja, *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasion-al* (Mandar Maju 2006).[27].

²³ Nurhafni dan Sanusi Bintang, 'Perlindungan Hukum Konsumen Dalam Perjanjian Baku Elektronik', (2018) 20 Kanun: Jurnal Ilmu Hukum.[487].

adanya kelalaian atau bagaimana pelaku dapat berbuat tetapi hanya cukup menunjukkan fakta yang terjadi sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa pelaku tersebut melakukan perbuatan melawan hukum.²⁴ Keberlakuan doktrin *res ipsa loquitur* pada sistem hukum yang ada di Indonesia ialah melalui alat bukti persangkaan sebagaimana diatur pada pasal 173 (HIR) dan pasal 1922 BW

Pasal 173 HIR:

“Dugaan-dugaan yang tidak berdasarkan suatu peraturan undang-undang, hanya boleh diperhatikan oleh hakim dalam menjatuhkan keputusannya, jika dugaan-dugaan itu penting, saksama, tertentudan sesuai satu sama lain”

Pasal 1922 BW

“Persangkaan yang tidak berdasarkan undang-undang sendiri diserahkan kepada pertimbangan dan kewaspadaan Hakim, yang dalam hal ini tidak boleh memperhatikan persangkaan-persangkaan yang lain. Persangkaan-persangkaan yang demikian hanya boleh diperhatikan, bila undang-undang mengizinkan pembuktian dengan saksi-saksi, begitu pula bila terhadap suatu perbuatan atau suatu akta diajukan suatu bantahan dengan alasan-alasan adanya itikad buruk atau penipuan”.

Secara sekilas, penerapan sistem tanggung gugat dengan pembuktian kesalahan terbalik serta doktrin *res ipsa loquitur* terlihat menguntungkan konsumen, namun tetap saja hal ini memiliki kekurangan apabila mengingat keterbatasan pengetahuan konsumen, sehingga seringkali pelaku usaha dengan pengetahuannya yang luas akan dengan mudah mematahkan gugatan konsumen yang awam mengenai teknologi otomotif.²⁵ Hal demikian tentu akan sangat berbeda apabila Indonesia menerapkan konsep “*strict liability*”, dimana konsumen hanya perlu membuktikan fakta berupa adanya kerugian yang diakibatkan produk, tanpa memberikan kesempatan pelaku usaha untuk memberikan pelaku usaha untuk melakukan pembuktian ketidakbersalahannya.

Selain pembalikan beban pembuktian kesalahan, diatur pula secara khusus mengenai alasan-alasan yang membebaskan pelaku usaha dari tanggung gugat. Berdasarkan Pasal 27 UUPK, dinyatakan bahwa Pelaku usaha yang memproduksi

²⁴ Dian Purnama Anugerah, *Op.Cit.*[39].

²⁵ *ibid.*

barang dibebaskan dari tanggung gugat atas kerugian yang diderita konsumen, apabila:

- a) barang tersebut terbukti seharusnya tidak diedarkan atau tidak dimaksudkan untuk diedarkan;
- b) cacat barang timbul pada kemudian hari;
- c) cacat timbul akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang;
- d) kelalaian yang diakibatkan oleh konsumen;
- e) lewatnya jangka waktu penuntutan 4 (empat) tahun sejak barang dibeli atau lewatnya jangka waktu yang diperjanjikan.

Ketentuan pada huruf a tentu merupakan suatu hal yang mudah dibuktikan dan tidak perlu mendapat pembahasan yang lebih mendalam, mengingat sifatnya yang telah sangat jelas. Namun, dalam perkara cacat desain, ketentuan yang terdapat pada huruf c hingga huruf e pasal 27 selayaknya dibahas lebih mengingat sifatnya yang cenderung relatif dan memerlukan penafsiran secara kritis. Adapun uraian ketentuan ketentuan tersebut ialah sebagai berikut:

- 1) Cacat barang timbul pada kemudian hari atau lewatnya jangka waktu yang diperjanjikan

Ketentuan pada Pasal 27 huruf b dan huruf e UUPK pada dasarnya ialah terkait jaminan atau garansi. Hal ini dapat dilihat pada penjelasan Pasal 27 huruf b (cacat timbul di kemudian hari adalah sesudah tanggal yang mendapat jaminan dari pelaku usaha) dan huruf e (Jangka waktu yang diperjanjikan itu adalah masa garansi).

Jangka waktu garansi (*warranty*) pada produk otomotif adalah berbeda – beda tergantung jenis dan kebijakan pelaku usaha. Pada umumnya, jangka waktu garansi mesin yang ada pada kendaraan bermotor berkisar antara 3 – 5 tahun. Pada mobil, maka kisaran jangka waktu garansi mesin berkisar antara 3-5 tahun atau 100.000 kilometer tergantung mana yang lebih dahulu dicapai. Cakupan garansi yang diberikan meliputi jaminan bahwa kendaraan terbebas dari cacat akibat kesalahan proses produksi, kesalahan bahan atau material produk, serta cacat akibat kesalahan konstruksi.

Selain garansi mesin, pada produk kendaran bermotor juga diberikan garansi bagi komponen-komponen tertentu dengan ragam jangka waktu tertentu, semisal pada produk otomotif Suzuki, garansi pada komponen baterai diberikan jangka

waktu 12 (dua belas) bulan terhitung mulai dari tanggal penjualan/pengiriman mobil atau 20.000 km. mana yang dicapai terlebih dahulu.

Dalam kasus cacat desain, maka sebetulnya jangka waktu pada garansi–garansi yang dijamin oleh produsen dapat menjadi tolak ukur ada tidaknya cacat pada suatu produk. Apabila mayoritas atau bahkan semua produk dari suatu lini produk otomotif ternyata mengalami kerusakan sebelum jangka waktu garansi tersebut berakhir, maka secara sederhana dapat disimpulkan terdapat kesalahan pada rancangan kendaraan tersebut.

2) Kelalaian yang diakibatkan oleh konsumen

Undang – Undang tidak hanya mengatur mengenai hak yang dimiliki oleh konsumen, namun juga mengatur mengenai kewajiban yang harus dilakukan oleh konsumen. Kewajiban – kewajiban tersebut diatur pada Pasal 5 UUPK, yakni : 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

Keempat kewajiban ini haruslah dilakukan oleh konsumen demi memperoleh perlindungan terhadap haknya. Apabila tidak melakukan kewajiban-kewajiban tersebut, maka dapat dikatakan bahwa konsumen tidak beritikad baik.

Pada saat melakukan transaksi barang/ jasa, maka kewajiban konsumen yang cukup penting, namun sering diabaikan, ialah berupa kewajiban membaca atau mengikuti petunjuk informasi dan prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa. Konsumen haruslah dengan seksama membaca dan memperhatikan petunjuk dan informasi yang diberikan dalam pemanfaatan barang atau jasa. Apabila timbul kerugian, namun kerugian tersebut diakibatkan karena kelalaian konsumen yang tidak membaca peringatan maupun informasi pemakaian yang tersedia, maka pelaku usaha tidak bertanggung gugat atas kerugian tersebut.

Penilaian terhadap kelalaian ini juga tidak dapat secara kaku mengacu kepada pasal 5 UUPK maupun kepada instruksi yang diberikan pelaku usaha. Adakalanya

terdapat hal – hal yang sudah secara umum diketahui oleh konsumen tanpa perlu adanya instruksi maupun peringatan khusus. Apabila kemudian konsumen melakukan konsumen bertindak dengan mengabaikan pengetahuan umum tersebut (semisal memakai mobil yang didesain untuk wilayah perkotaan untuk kegiatan *off-road*), maka konsumen juga dapat dianggap lalai sekalipun tidak ada peringatan ataupun instruksi dari pelaku usaha.

3) Cacat timbul akibat ditaatinya ketentuan mengenai kualifikasi barang

Dalam penjelasan Pasal 27 huruf c dinyatakan bahwa yang dimaksud dengan kualifikasi barang adalah ketentuan standarisasi yang telah ditetapkan pemerintah berdasarkan kesepakatan semua pihak. Memang dalam membahas mengenai cacat desain, maka perihal standarisasi sangatlah relevan untuk dibahas, mengingat tujuan diadakannya standarisasi ialah untuk mencegah adanya cacat desain itu sendiri. .

Di Indonesia, sekalipun perihal mengenai cacat desain baru dibahas pada Permenhub 33/2018, upaya menerapkan standarisasi pada sektor industri telah dilakukan sejak dahulu melalui Undang –Undang Nomor 3 tahun 2014 Tentang Perindustrian (selanjutnya disebut UU Perindustrian). Pada Pasal 52 UU Perindustrian, dimuat ketentuan bahwa Menteri dapat menetapkan pemberlakuan SNI (Standar Nasional Indonesia), spesifikasi teknis, dan/atau pedoman tata cara secara wajib. Terhadap barang tidak memenuhi SNI, spesifikasi teknis, dan/atau pedoman tata cara yang diberlakukan secara wajib, maka wajib dilakukan penarikan terhadap barang tersebut.berdasar Pasal 54 UU Perindustrian. Pelanggaran terhadap pasal 54 mengakibatkan Pelaku Usaha dapat dikenai sanksi administratif sesuai Pasal 60 UU Perindustrian berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. penutupan sementara;
- d. pembekuan izin usaha Industri; dan/atau
- e. pencabutan izin usaha Industri.

Pada sektor otomotif, Maka usaha menjamin keamanan dan keselamatan konsumen dilaksanakan melalui pemberlakuan spesifikasi teknis wajib berupa penerapan Uji Tipe untuk memperoleh Sertifikat Tipe serta penerapan Standar Nasional Indonesia

wajib terhadap beberapa komponen otomotif.

Berdasarkan pasal 1 angka 1 Permenhub 33/2018, Uji Tipe adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi. Uji Tipe wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang akan dioperasikan di jalan sebelum disetujui untuk dibuat, dirakit, dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi (lihat Pasal 3 Permenhub 33/2018) SNI pada sektor otomotif ada yang bersifat wajib dan ada pula yang bersifat sukarela. Dalam hal yang diwajibkan memenuhi SNI, seringkali komponen otomotif tersebut berkaitan dengan keselamatan dan keamanan pengendara maupun penumpang. Adapun beberapa SNI yang diberlakukan wajib bagi produk otomotif ialah:

Tabel 1. Daftar SNI Wajib Kendaraan Bermotor

Nomor SNI	Judul SNI	Peraturan Pemberlakuan
SNI 15 -1326-2005	Kaca pengaman berlapis (<i>Laminated glass</i>) untuk kendaraan bermotor	Peraturan Menteri Perindustrian No.80/M-IND/PER/9/2015
SNI 0098-2012	Ban mobil penumpang	Peraturan Menteri Perindustrian No.76/M-IND/PER/9/2015
SNI 0099-2012	Ban truk dan bus	Peraturan Menteri Perindustrian No.76/M-IND/PER/9/2015
SNI 0100-2012	Ban truk ringan	Peraturan Menteri Perindustrian No.76/M-IND/PER/9/2015
SNI 0101 – 2012	Ban sepeda motor	Peraturan Menteri Perindustrian No.76/M-IND/PER/9/2015
SNI 6700 -2012	Ban dalam kendaraan bermotor	Peraturan Menteri Perindustrian No.76/M-IND/PER/9/2015
SNI 1896 – 2008	Pelek kendaraan bermotor kategori M,N dan O	Peraturan Menteri Perindustrian No.113/M-IND/PER/9/2012
SNI 4658 – 2008	Pelek kendaraan bermotor kategori L	Peraturan Menteri Perindustrian No.113/M-IND/PER/9/2012
SNI 15 – 0048 – 2005 + Amd 1: 2014	Kaca pengaman diperkeras untuk kendaraan bermotor	Peraturan Menteri Perindustrian No.80/M-IND/PER/9/2015

Dikaitkan dengan produk otomotif, maka ketentuan standarisasi yang dimaksud pada Pasal 27 huruf c ialah ketentuan Uji Tipe dan SNI yang bersifat wajib, Demikian, maka apabila rancangan atau desain suatu produk mengalami kecacatan demi memenuhi kualifikasi barang, semisal SNI yang bersifat wajib, atau untuk memenuhi persyaratan Uji Tipe, maka produsen / pelaku usaha dapat dibebaskan dari tanggung gugat. Pengaturan ini juga selayaknya disikapi secara kritis dan dengan menggunakan pendekatan bersifat per kasus (*per-case*). Apabila dalam persidangan dapat terbukti bahwa suatu produk yang telah lolos SNI maupun Uji Tipe, ternyata berdasarkan penelitian ahli dan bukti – bukti lain diketahui bahwa seharusnya produk tersebut tidak lolos SNI maupun Uji Tipe, maka dapat membuat pelaku usaha tersebut bertanggung gugat (selama kerugian diakibatkan karena produk tersebut tidak memenuhi SNI atau Uji Tipe).

Suatu produk otomotif yang telah lolos SNI dan Uji Tipe juga bukan berarti bahwa produk otomotif tersebut mutlak aman dan dapat melepaskan Pelaku Usaha dari tanggung gugat atas kerugian konsumen. Produk otomotif yang telah lolos Uji Tipe maupun telah memenuhi SNI memang secara sekilas dapat dikatakan telah memenuhi standar keamanan minimal, namun apabila dalam penggunaannya ternyata tetap menimbulkan kerugian akibat desain produk tersebut, tidak menutup kemungkinan bahwa pelaku usaha yang menjadi produsen produk tersebut akan tetap bertanggung gugat (namun tetap memperhatikan ketentuan Pasal 27 huruf c).

Pada pengaturan di negara lain, semisal Amerika, memang kondisi suatu produk yang memenuhi suatu standar dan regulasi pemerintah juga dapat dijadikan alasan untuk membebaskan pelaku usaha dari tanggung gugat atas produknya, namun hal ini tidak bersifat mutlak.²⁶ Hal ini ditegaskan pada *Restatement (Third) Of Torts: Products Liability* § 4.a:

“product’s compliance with an applicable product safety statute or administrative regulation is properly considered in determining whether the product is defective with respect to the risks sought to be reduced by the statute or regulatio”(Keadaan suatu produk yang memenuhi ketentuan undang-

²⁶ Lihat Dennis J. Quinn dan William E. Buchanan, ‘Using The Regulatory Compliance Defense In Products Liability Cases In Virginia’,(2005) XVII Journal Of Civil Litigation.[250-253].

undang keselamatan produk yang berlaku atau peraturan administratif akan dipertimbangkan dengan baik dalam menentukan apakah suatu produk cacat, dengan mempertimbangkan pula risiko yang ingin dikurangi oleh undang-undang atau peraturan)”

Pengaturan di Amerika menegaskan bahwa pemenuhan standar tertentu serta regulasi yang dibuat pemerintah hanya menjadi pertimbangan semata untuk memutuskan apakah suatu produk mengalami kecacatan atau tidak, namun tidak bersifat mutlak untuk membebaskan pelaku usaha dari tanggung gugat.²⁷

Harus dipahami bahwa kriteria – kriteria yang menjadi ukuran pada SNI maupun Uji Tipe adalah standar keselamatan minimal, sehingga tidak menjamin kondisi keamanan yang sempurna, antara suatu produk yang memenuhi SNI dan Uji Tipe dapat memiliki kualitas kemanan yang berbeda. Hal ini akan semakin jelas apabila mengambil contoh perihl Uji Tipe. Pada ketentuan Uji Tipe, tidak ada sistem pemeringkatan, dan memang bukan tujuan Uji Tipe untuk membuat skor atau pemeringkatan keselamatan dan keamanan kendaraan. Sebagai perbandingan, untuk wilayah regional Asia Tenggara setidaknya dapat menggunakan ASEAN New Car Assesment Program (ASEAN NCAP). ASEAN NCAP adalah program penilaian keselamatan mobil yang beredar di pasar Asia Tenggara, yang secara bersama-sama didirikan oleh Malaysian Institute of Road Safety Research (MIROS) dan Global New Car Assessment Program (Global NCAP) berdasarkan perjanjian kerjasama di New Delhi, India pada 7 Desember 2011.²⁸

Indikator utama pada tes yang dilakukan oleh ASEAN NCAP maupun Global NCAP adalah perlindungan terhadap penumpang dewasa, perlindungan terhadap penumpang anak , dan fitur bantuan keamanan (*safety assist*). Adapun sistem pemeringkatannya menggunakan bintang, dimana kendaraan yang dinilai sangat tidak aman tidak diberi bintang, sedangkan kendaraan yang dinilai aman akan diberi pemeringkatan antara satu bintang (cukup aman) hingga lima bintang (sangat aman).

²⁷ David G. Owen, ‘Special Defenses in Modern Products Liability Law’, (2005) 70 Missouri Law Review.[15].

²⁸ ASEAN NCAP, <http://www.aseancap.org/v2/?page_id=2304> accessed 8 Juni 2019.

Tujuan ASEAN NCAP tentu saja berbeda dengan Uji Tipe, dimana jika penyelenggaraan Uji Tipe bertujuan agar setiap produk otomotif memenuhi standar keselamatan dan keamanan minimal sebelum beredar di pasar, tujuan penyelenggaraan NCAP adalah untuk melakukan *grading* atau pemeringkatan terhadap keselamatan dan keamanan produk otomotif. Parameter yang digunakan pada Uji Tipe juga berbeda dengan tes NCAP, dimana Uji Tipe hanya terkait spesifikasi teknis, sementara tes NCAP secara aktual menguji keamanan produk otomotif apabila terjadi kecelakaan melalui tes tabrak (*crash test*). Apabila dikaitkan dengan faktor keamanan dan keselamatan konsumen otomotif, maka sebetulnya tes tabrak atau *crash test* merupakan sistem pengujian yang lebih akurat untuk memastikan tingkat keselamatan dan keamanan yang dimiliki suatu produk otomotif. Hal ini mengingat bahwa pengujian dilaksanakan melalui simulasi nyata, dan tidak hanya berdasarkan perhitungan dan spesifikasi semata. Namun, nyatanya tes tabrak belum dikenal dan diwajibkan di Indonesia.²⁹

Meskipun berbeda tujuan dan metode pengujian, namun setidaknya konsumen serta masyarakat awam secara sepintas akan berpikir bahwa semua produk yang lolos Uji Tipe pasti akan lolos tes yang dilaksanakan oleh NCAP, yakni bahwa setidaknya kendaraan tersebut akan memperoleh satu bintang (peringkat cukup aman) dalam tes tersebut. Namun nyatanya tidak demikian, setidaknya terdapat 2 mobil yang dipastikan dijual di Indonesia dan tidak memperoleh bintang pada tes ASEAN NCAP, yakni Renault Kwid dan Tata Superace.³⁰ Fakta bahwa kedua produk tersebut beredar di pasar Indonesia menandakan bahwa kedua produk tersebut telah memiliki Sertifikat Tipe. Dengan demikian, secara empiris dapat disimpulkan bahwa Uji Tipe yang dilakukan di Indonesia tidak mutlak menjamin keselamatan dan keamanan pada produk otomotif. Kasus ini juga setidaknya menimbulkan pertanyaan apabila

²⁹ Azwar Ferdiawan, 'Indonesia Tak Kenal Tes Tabrak, Hanya Uji Tipe', (Kompas 2015) <<https://lifestyle.kompas.com/read/2015/10/08/131900830/Indonesia.Tak.Kenal.Tes.Tabrak.Hanya.Uji.Tipe>> accessed 8 Juni 2019.

³⁰ 'CNN Indonesia,'Daftar Mobil Nol Bintang ASEAN NCAP, 3 Dijual di Indonesia', (CNN Indonesia 2018) <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20181123143541-384-348716/daftar-mobil-nol-bintang-asean-ncap-3-dijual-di-indonesia>> accessed 8 Juni 2019.

dikaitkan dengan konteks pengaturan UUPK, yakni apakah produk yang telah dinyatakan oleh pemerintah telah layak dipasarkan, namun nyatanya berdasarkan standar industri ternyata tidak aman, dapat dinyatakan sebagai produk cacat. Melihat hal tersebut, menjadi terang bahwa demi melindungi kepentingan konsumen, maka penentuan apakah suatu produk cacat haruslah disandarkan kepada harapan konsumen itu sendiri dan standar industri yang berlaku. Hal ini patut menjadi kritik untuk melakukan perubahan pada sektor regulasi terkait kendaraan bermotor, dengan tujuan meningkatkan kualitas barang yang menjamin kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen (lihat Pasal 1 huruf f UUPK).

Bentuk Ganti Kerugian Oleh Pelaku Usaha Otmotif Atas Kerugian Konsumen Berdasarkan Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1999

Pada dasarnya bentuk Ganti Kerugian yang pada kasus cacat produk secara umum telah diatur melalui Pasal 19 ayat (2) UUPK, yakni terdiri atas:

- 1) Pengembalian uang; atau
- 2) Penggantian barang dan/atau jasa sejenis atau setara nilainya; atau
- 3) Perawatan kesehatan; dan/atau
- 4) Pemberian santunan; sesuai dengan peraturan perundang – undangan.

Pada Pasal 19 ayat (2), terdapat frasa “sesuai dengan peraturan perundang – undangan”. Pasal ini mensyaratkan penunjukan terhadap ketentuan peraturan perundang – undangan sebagai pedoman. Demikian, maka dapat dipergunakan ketentuan yang ada pada BW. Adapun hal ini demi menentukan besarnya ganti rugi, BW memberikan pedoman yaitu:³¹

- 1) Besarnya ganti kerugian sesuai dengan fakta tentang ganti kerugian yang benar – benar terjadi dan dialami oleh konsumen;
- 2) Sebesar kerugian yang dapat diduga sedemikian rupa sehingga keadaan kekayaan dari kreditur harus sama seandainya debitur memenuhi kewajibannya. Kerugian yang jumlahnya melampaui batas – batas yang dapat diduga tidak boleh ditimpakan kepada debitur;
- 3) Besarnya kerugian dapat dituntut adalah kerugian yang merupakan akibat langsung dari peristiwa yang terjadi, yaitu sebagai akibat dari peristiwa yang terjadi, yaitu sebagai akibat dari peristiwa perbuatan melawan hukum;

³¹ Ahmadi Miru[*et.al*], *Op.Cit.* [136].

- 4) Besarnya ganti rugi itu ditentukan sendiri oleh Undang – Undang (semisal Pasal 1250 BW).

Kesimpulan

Dalam hal terjadinya cacat desain, maka Pelaku Usaha yang bertanggung gugat adalah produsen/pembuat produk otomotif, dan/atau produsen/ pembuat komponen produk otomotif, dan/atau distributor atau retailer produk otomotif. Adapun bentuk pertanggung gugatannya berbeda didasarkan pada landasan hukum pertanggung gugatannya. Pelaku usaha otomotif dapat bertanggung gugat atas dasar cacat tersembunyi sebagai bentuk wanprestasi khusus sesuai Pasal 1504 – 1510 BW, dimana berupa *actio redhibitoria* atau *actio quantiminori*, serta penggantian, biaya, kerugian dan bunga. Penggantian kerugian yang ada hanyalah sebatas kerugian materiil saja Menuntut tanggung gugat yang dilandaskan kepada adanya cacat tersembunyi hanya sebatas melindungi pembeli produk otomotif saja dan tidak mencakup pengguna akhir yang bukan pembeli. . Pelaku usaha otomotif juga dapat bertanggung gugat atas dasar perbuatan melawan hukum, maka secara khusus merujuk kepada Pasal 19 Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dimana bentuk pertanggung gugatannya berupa pengembalian uang; atau penggantian barang dan/atau jasa sejenis atau setara nilainya; atau perawatan kesehatan; dan/atau pemberian santunan; sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Daftar Bacaan

Buku

Ahmadi Miru,[*et.al*], *Hukum Perlindungan Konsumen* (Raja Grafindo 2004).

Adrian Sutedi, *Tanggung gugat Produk Dalam Hukum Perlindungan Konsumen* (Ghalia Indonesia 2008).

Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Sinar Grafika 2008).

E.Saefullah, *Tanggung gugat Produsen (product liability) dalam Era Perdagangan Bebas* (Mandar Maju 2000).

Hartono Soerjopratiknjo, *Aneka Perjanjian Jual Beli* (Mustika Wikasa 1994).

Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary* (West Publishing 1971).

Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen* (Citra Aditya, 2006).

Moegni Djojodirdjo, *Perbuatan Melawan Hukum* (Pradnya Pramita 1982).

Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Pusat Bahasa 2008).

Rosa Agustina, *Perbuatan Melawan Hukum* (Fakultas Hukum Universitas Indonesia 2003).

Setiawan, *Pokok – Pokok Hukum Perikatan* (Putra Abardin 2001).

Subekti, *Aneka Perjanjian* (Citra Aditya Bakti 1995).

Toto Tohir Suriaatmadja, *Masalah dan Aspek Hukum dalam Pengangkutan Udara Nasional* (Mandar Maju 2006).

Jurnal

Andreta Tumbelaka, 'Wanprestasi Dalam Jual Beli Barang Yang Mengalami Cacat Tersembunyi', (2016) IV *Lex Privatum*.

David G. Owen, 'Special Defenses in Modern Products Liability Law', (2005) 70 *Missouri Law Review*.

Dennis J. Quinn dan William E. Buchanan, 'Using The Regulatory Compliance Defense In Products Liability Cases In Virginia', (2005) XVII *Journal Of Civil Litigation*.

Halide Gökçe Türkoğlu , 'A Comparison of the Actions about Defective Products under the Consumer Protection Act 1987 and Common Law Actions about Negligently Manufactured Products in the UK' (2014) 8 *Journal of Yasar University*.

Mamengko R.S, 'Product Liability dan Profesional Liability Di Indonesia', (2015) III *Jurnal Ilmu Hukum*..

Nurhafni dan Sanusi Bintang, 'Perlindungan Hukum Konsumen Dalam Perjanjian Baku Elektronik', (2018) 20 *Kanun: Jurnal Ilmu Hukum*.

Makalah/Skripsi

Dian Purnama Anugerah, ‘Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Otomotif Atas Kerugian Akibat Cacat Produk’, Skripsi (Fakultas Universitas Airlangga 2004).

Laman

ASEAN NCAP, <http://www.aseancap.org/v2/?page_id=2304> accessed 8 Juni 2019.

Azwar Ferdiawan, “Indonesia Tak Kenal Tes Tabrak, Hanya Uji Tipe”, (Kompas 2015) <<https://lifestyle.kompas.com/read/2015/10/08/131900830/Indonesia.Tak.Kenal.Tes.Tabrak.Hanya.Uji.Tipe>> accessed 8 Juni 2019.

CNN Indonesia, ‘Daftar Mobil Nol Bintang ASEAN NCAP, 3 Dijual di Indonesia’, (CNN Indonesia 2018) <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/384-20181123143541-348716/daftar-mobil-nol-bintang-asean-ncap-3-dijual-di-indonesia>> accessed 8 Juni 2019.

Febri Ardani Saragih, ‘Ini Syarat “Airbag” Mengembang saat Kecelakaan’, (Kompas 2015) <<https://otomotif.kompas.com/read/2015/05/20/133447215/Ini.Syarat.Airbag.Mengembang.saat.Kecelakaan>> accessed 10 Juni 2019.

Viva, ‘Airbag Tak Mengembang, Konsumen Tuntut Ganti Rugi Honda Indonesia’ (Viva, 2018) <<https://www.viva.co.id/otomotif/458460-airbag-tak-mengembang-konsumen-tuntut-ganti-rugi-honda-indonesia>> accessed 8 Juni 2019.

Perundang-undangan

Burgerlijke Wetboek (Kitab Undang – Undang Hukum Perdata).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Undang –Undang Nomor 3 tahun 2014 Tentang Perindustiran.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018. Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

--halaman ini sengaja dibiarkan kosong--