

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia sebagai makhluk sosial mempunyai kebutuhan yang harus dipenuhi untuk kesejahteraan hidup. Kebutuhan manusia merupakan suatu hal utama yang harus dipenuhi agar dapat bertahan hidup. Kebutuhan manusia terbagi dalam tiga bagian; yaitu kebutuhan primer, kebutuhan sekunder, dan kebutuhan tersier. Kebutuhan primer ialah kebutuhan akan sandang, pangan, papan, lalu kebutuhan sekunder ialah kebutuhan seperti olahraga, sepeda motor, *handphone*, televisi, dan sebagainya. Kebutuhan Tersier ialah kebutuhan akan barang mewah, seperti mobil pribadi, perhiasan dan barang mahal lainnya. Seiring dengan perkembangan zaman, alat transportasi yang tadinya hanya dipandang sebagai kebutuhan sekunder atau tersier berubah menjadi kebutuhan primer dikarenakan tuntutan penyediaan kebutuhan manusia mengalami peningkatan setiap tahun. Menurut teori Ricardo pemenuhan kebutuhan manusia tidak dapat dipenuhi dalam satu lokasi secara swasembada karena tidak semua daerah memiliki keunggulan memproduksi barang yang sama dengan daerah lainnya. Pemenuhan akan kebutuhan dapat dilakukan melalui perdagangan antar kota, wilayah, pulau, ataupun negara. Oleh karena itu, pemenuhan kebutuhan manusia memerlukan transportasi. Hal tersebut mendorong pihak pemerintah maupun swasta untuk melaksanakan pengembangan terutama dalam bidang transportasi.

Kebutuhan manusia terhadap kendaraan di dalam kehidupan bernegara dapat dikaji melalui Pasal 28C ayat 1 Undang-Undang Dasar 1945. Pasal tersebut menyatakan bahwa : “setiap orang berhak mengembangkan diri melalui pemenuhan kebutuhan dasarnya...”. Pasal tersebut mendeskripsikan bahwa pemenuhan kebutuhan merupakan hak yang tidak dapat dihindari oleh manusia. Pemenuhan kebutuhan kendaraan termasuk hal yang menjadi penting dewasa ini. Kebutuhan akan kendaraan tidak dapat lagi dipandang sebagai kebutuhan tambahan semata. Namun, transportasi telah menjadi salah satu media untuk berpindahnya manusia dari satu tempat ke tempat lain. Sehingga transportasi di saat ini dapat dikatakan sebagai kebutuhan primer di era modern ini. Kamus Besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa transportasi adalah perpindahan manusia atau barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.¹

Transportasi atau pengangkutan merupakan bagian kegiatan dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Transportasi tersebut menjadi penting bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh faktor keadaan geografis Indonesia. Indonesia terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, serta perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.² Oleh karena itu,

¹ <http://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/transportasi> diakses pada tanggal 14-3-2018 pukul 11.00

² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999, hlm. 7.

transportasi mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong, dan penunjang pembangunan.

Setiap orang berhak menggunakan kendaraan, terlebih lagi menikmati kendaraan dan sarana transportasi tersebut secara aman dan nyaman. Pemenuhan kebutuhan tersebut hanya dapat dicapai dengan pengaturan - pengaturan yang spesifik oleh pemerintah. Hal ini merujuk pada Pasal 28D ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 menjadi landasan perlindungan hak asasi untuk mendapatkan perlindungan hukum yang sama ketika berkendara.

Lebih jauh, pengaturan Undang-Undang Dasar 1945 melalui pasal 28 D ayat 1 Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan: “bahwa setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan, dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama di hadapan hukum.” Pasal tersebut berarti setiap orang berhak untuk mendapat perlindungan dan kepastian hukum yang sama. Hak mengendarai kendaraan dan bertransportasi di atas perlu dikaitkan pula dengan perlindungan hukum yang sama bagi pengendara dan pengguna alat transportasi. Negara harus dapat menjamin bahwa setiap pengendara dan pengguna alat transportasi akan mendapat perlindungan hukum yang sama dalam hal kenyamanan dan keteraturan dalam berkendara dan transportasi.

Transportasi mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-

Undang Dasar 1945. Transportasi dan angkutan jalan dikembangkan dalam kerangka kesatuan sistem transportasi nasional. Sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Perbaikan formulasi mengenai sistem transportasi nasional yang sebelumnya telah ada, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, di dalam Undang-Undang ini juga ditekankan terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan, dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program yang berkesinambungan.

Transportasi ditinjau dari segi karakteristik jenis pengguna dapat dibedakan menjadi kendaraan umum dan kendaraan pribadi. Pengkategorian transportasi secara demikian bertujuan untuk mempertegas peruntukan dan pihak pengguna alat-alat transportasi. Transportasi terus dikembangkan dan dimodifikasi oleh pihak produsen. Oleh karena itu perlu terdapat campur tangan pemerintah dalam hal ini. Pemerintah

berupaya untuk mendalami dan mengembangkan manufaktur industri kendaraan bermotor roda empat atau lebih industri kendaraan bermotor, serta meningkatkan investasi di bidang manufaktur.

Keberagaman kendaran pribadi membuat konsumen dihadapkan dengan banyak kriteria yang berpengaruh dalam menentukan pilihan mobil (misalnya harga, keamanan dan kenyamanan, desain, dan lain-lain). Beberapa faktor lain yang menyebabkan masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi adalah faktor kurangnya keamanan serta kenyamanan pada kendaraan umum. Kemudahan untuk mencapai tujuan, kemurahan biaya, dan sebagainya. Urgensi peranan transportasi di masyarakat, mendorong para produsen mobil berlomba-lomba untuk menciptakan mobil dengan keunggulan dan kelebihan yang berbeda.

Hal utama dari seluruh keuntungan yang dimiliki oleh kendaraan pribadi yaitu keamanan jika terjadinya suatu kecelakaan, sehingga diperlukannya perangkat keamanan standar kendaraan roda 4 yaitu kerangka yang diperkuat dengan sabuk pengaman pada setiap kursi, serta adanya perangkat keamanan tambahan pada kendaraan modern seperti kantong udara (untuk selanjutnya dalam penelitian ini disebut juga sebagai “*airbag*”), pelindung kepala (*head restrain*), dan besi pelindung di setiap pintu (*side beam*). Meski di Indonesia diatur perangkat keamanan standar hanya sabuk pengaman, tetapi bukan berarti perangkat keamanan tambahan pada kendaraan boleh diabaikan.

Seluruh perangkat keamanan yang ada dalam sebuah mobil harus berfungsi secara baik sesuai dengan peruntukannya seperti sabuk pengaman yang akan mengunci ketika terjadi tabrakan dan *airbag* kendaraan roda 4 yang baru akan mengembang ketika terjadinya tabrakan. *Airbag* kendaraan roda 4 yang baik menurut instruktur Safety Institute Indonesia adalah *airbag* kendaraan roda 4 akan mengembang ketika menghantam benda statis dengan minimal kecepatan 40 kilometer per jam, yang nantinya sensor *airbag* akan mengirimkan aliran listrik melalui kabel yang menimbulkan panas, yang kemudian membakar propelan *airbag* yang terbuat dari natrium azida, sehingga menghasilkan gas nitrogen yang kemudian mengalir melalui filter dan mengisi *airbag* yang terbuat dari nilon. Setelah terjadi benturan, *airbag* akan mengempis dengan mengeluarkan gas melalui lubang-lubang kecil.³ Indonesia memiliki Standar Nasional Indonesia (untuk selanjutnya disebut dengan SNI) yang mengatur tentang Industri perakitan kendaraan roda 4 dan perangkatnya. Tetapi, Indonesia tidak memiliki peraturan khusus terkait dengan perangkat ini, sehingga harus mengacu pada standar internasional ISO 12097 yang secara jelas mengatur mengenai *airbag* mobil.

ISO 12097 telah menjelaskan secara mendetail mengenai *airbag* mobil yang terbagi menjadi 3 bagian yang menjelaskan mengenai *airbag*, yaitu :

³ Otomotif.metrotvnews.com /mobil /yNLeqn9b - wajib – tahu – syarat – dan – proses – mengembangnya – airbag – saat - kecelakaan diakses pada tanggal 26-4-2018 pukul 16.39

1. *Part 1 : Establishes a terminology for the components of airbag modules in road vehicles, for use in reference to test methods, environmental test procedures and their requirements.*
2. *Part 2 : Establishes uniform test methods and requirements for airbag modules in road vehicles.*
3. *Part 3 : Establish uniform test methods and specifies environmental procedures and requirements for the inflator assemblies of airbag modules in road vehicles.*

Aturan dalam ISO 12097 membagi pengaturannya menjadi 3 bagian yang memfokuskan kepada komponen dalam *airbag*, test kelayakan *airbag* dan tes kelayakan inflator. Kepada standarisasi inilah, kemudian industri-industri perakitan kendaraan roda 4 di Indonesia melakukan kegiatan produksinya. Hal ini dikuatkan dalam Pasal 52 jo Pasal 53 Undang-undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian (untuk selanjutnya disebut UU Perindustrian). Pasal-pasal tersebut menyatakan bahwa terdapat suatu sistem standarisasi yang berlaku nasional. Tujuan dari standarisasi secara nasional tersebut adalah demi menciptakan suatu keamanan, kesehatan dan keselamatan manusia dalam hal menciptakan sebuah produk.

Namun, pemberlakuan standarisasi yang dimaksud di atas ternyata tidak mengikat secara pasti. Hal ini terlihat dalam Pasal 51 ayat (1) yang menyatakan bahwa penerapan SNI oleh perusahaan industri yang bersifat sukarela. Pernyataan yang demikian membuka peluang ketidakpastian

terhadap standarisasi *airbag*. *Airbag* yang sedari semula hanya dipandang sebagai aksesoris oleh orang Indonesia, semakin tidak terstandar pemakaiannya dalam kendaraan. Tidak terdapat standar yang baku berlaku mengenai *airbag* dan peruntukannya.

Standarisasi yang telah ada hanya berlaku parsial dan masih menyisakan beberapa kasus. Sebagai contoh : terdapat *airbag* yang tidak berfungsi dengan baik seperti kasus yang akan penulis angkat. Beberapa kasus yang berbeda mengenai *airbag* menunjukkan bahwa terdapat *airbag* yang tidak mengembang sama sekali, *airbag* yang mengembang tetapi mengeluarkan serpihan logam. Kasus tidak mengembangnya *airbag* telah beberapa kali memakan korban jiwa, seperti kasus yang akan penulis cuplik:

“Kecelakaan maut yang menimpa Desryanto Aruan di Jalan Tendean, Jakarta Selatan, 29 Oktober 2012 lalu saat mengemudikan Honda City B 61 GIT keluaran 2009, tewasnya Desryanto disebabkan luka dalam pada bagian dada dikarenakan terbentur lingkaran kemudi, di mana seharusnya *airbag* mengembang dan melindungi Desryanto. Jika pada saat itu *airbag* berfungsi dengan benar, keluarga korban yakin Desryanto masih bisa diselamatkan. Keluarga korban lantas mencari jawaban ke PT Honda Prospect Motor (HPM) selaku produsen resmi Honda di

Indonesia. Respon dari HPM pun positif dan mengajak mediasi secara kekeluargaan.”⁴

Lalu kasus tidak mengembangnya *airbag* lainnya terjadi pada mobil Toyota Fortuner yang akan penulis jabarkan dibawah ini:

“Hartono alias Toni (45), warga Grand Ville, Cengkareng, Jakarta Barat, menggugat PT Toyota Astra Motor Rp 11 Miliar dikarenakan *airbag* mobil Toyota Fortuner bernomor polisi B 1491 BJJ miliknya tidak mengembang. Gugatan dilayangkan ke Pengadilan Negeri Jakarta Utara dengan nomor perkara 534/Pdt.G/2014/Pn.Jkt.Ut tertanggal 29 Desember 2014. Sebelumnya Toni mengaku sempat menanyakan terkait *airbag* mobilnya yang tidak mengembang ke PT Toyota Astra Motor. Namun tidak mendapatkan respon positif. Padahal kecelakaan yang dialami Toni cukup fatal dikarenakan mobil Toni menabrak pohon cukup kencang sehingga mengakibatkan bagian depan mobil ringsek dan setir bengkok akibat terbentur dada Toni, tetapi *airbag* tidak mengembang.”⁵

Selain itu kasus lainnya yang menyangkut *airbag* adalah keluarnya serpihan logam yang penulis cuplik:

“Kerusakan *airbag* Takata pada mobil Honda CRV menyebabkan kematian seorang lelaki berumur 58 tahun yang

⁴ m.viva.co.id/amp/otomotif/458460-airbag -tak-mengembang-konsumen-tuntut-ganti-rugi-honda-indonesia diakses pada tanggal 12-5-2018 pukul 13.00

⁵ megapolitan.kompas.com /read /2015 /06 /16 /15124281 /Gara – gara. Airbag. Fortuner. Tak. Mengembang. Toyota. Astra. Digugat. Rp.11. Miliar diakses pada tanggal 12-5-2018 pukul 13.00

diakibatkan oleh kecelakaan mobil di Sydney, Australia. Kematian ini disebabkan oleh serpihan logam yang menusuk ke leher korban akibat ledakan dari inflator *airbag*.⁶

Berdasarkan kasus-kasus di atas tentang ketidaklaikan *airbag* yang berdampak pada aspek hukum; penulis tertarik untuk meneliti mengenai hubungan hukum antara konsumen pembeli kendaraan dengan Produsen Perakit kendaraan roda 4. Hubungan hukum tersebut menimbulkan perlindungan hukum, dan produsen kendaraan memiliki tanggung jawab hukum. Batasan permasalahan yang akan penulis teliti antara lain berada pada : perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap konsumen yang memiliki kendaraan dengan *airbag* yang tidak laik; pertanggungjawaban hukum bagi produsen dalam perakitan kendaraan roda 4 yang *airbag*nya tidak laik; serta bentuk pengawasan pemerintah terhadap adanya kendaraan roda 4 dengan *airbag* yang tidak laik. Sehingga hal-hal tersebut menarik untuk diteliti oleh penulis. Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, maka peneliti memilih mengangkat permasalahan ini ke dalam karya ilmiah dengan judul **“PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN ATAS CACAT PRODUK DAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PRODUSEN TERHADAP AIRBAG KENDARAAN RODA 4 YANG TIDAK LAIK”**.

⁶ theguardian.com/2017/jul/21/faulty-takata-airbag-may-have-caused-mans-death diakses pada tanggal 12-5-2018 pukul 13.00

B. Identifikasi Masalah

Skripsi ini disusun berdasarkan uraian di dalam Identifikasi Masalah, yaitu:

1. Bagaimana perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap konsumen yang memiliki kendaraan dengan *airbag* yang tidak laik?
2. Bagaimana pertanggungjawaban hukum produsen dalam perakitan kendaraan roda 4 yang *airbag*nya tidak laik?
3. Bagaimana bentuk pengawasan pemerintah terhadap adanya standarisasi perakitan kendaraan roda 4 khususnya *airbag*?

C. Tujuan Penulisan

Adapun tujuan dari permasalahan yang telah dipaparkan diatas sebagai berikut:

1. Untuk mengkaji dan memahami perlindungan yang diberikan oleh hukum terhadap konsumen yang memiliki kendaraan dengan *airbag* yang tidak laik.
2. Untuk mengkaji dan memahami pertanggungjawaban hukum produsen dalam perakitan kendaraan roda 4 yang *airbag*nya tidak laik.
3. Untuk mengkaji dan memahami bentuk pengawasan dan pemerintah terhadap adanya standarisasi perakitan kendaraan roda 4 khususnya *airbag*.

D. Manfaat Penulisan

Kegunaan dalam melakukan penelitian terhadap masalah diatas dapat memberikan kegunaan baik secara teoritis maupun praktis, yaitu:

1. Manfaat Teoritis

Skripsi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran di bidang hukum yang akan mengembangkan disiplin ilmu hukum khususnya pengetahuan ilmu hukum perlindungan terhadap konsumen serta pertanggungjawaban hukum pelaku usaha. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan jalan keluar yang akurat terhadap permasalahan yang diteliti.

2. Manfaat Praktis

Masyarakat menjadi semakin bertambah pengetahuannya dan semakin mengerti mengenai perlindungan yang dimiliki oleh konsumen, serta produsen yang harus lebih berhati-hati dalam membuat dan merakit kendaraan roda 4, serta adanya peran pemerintah yang memiliki kewenangan dalam pengawasan dalam permasalahan *airbag* kendaraan roda 4 yang tidak laik.

E. Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teori

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, terdapat kesenjangan antara aturan tentang manufaktur kendaraan roda 4 dan implementasi di masyarakat, maka dalam pembuatan skripsi ini penulis

mengemukakan teori hukum. Teori hukum yang penulis gunakan adalah teori kepastian hukum dan teori perlindungan hukum.

Kepastian hukum menurut Jan Michiel Otto mendefinisikan sebagai kemungkinan bahwa dalam situasi tertentu :

1. Tersedia aturan-aturan yang jelas (jernih), konsisten dan mudah diperoleh, diterbitkan oleh dan diakui karena (kekuasaan) negara.
2. Instansi-instansi penguasa (pemerintah) menerapkan aturan-aturan hukum tersebut secara konsisten dan juga tunduk dan taat kepadanya.
3. Warga secara prinsipil menyesuaikan perilaku mereka terhadap aturan-aturan tersebut.
4. Hakim - hakim (peradilan) yang mandiri dan tidak berpikir menerapkan aturan - aturan hukum tersebut secara konsisten sewaktu mereka menyelesaikan sengketa hukum.
5. Keputusan peradilan secara konkrit dilaksanakan.⁷

Sudikno Mertokusumo mengatakan bahwa kepastian hukum merupakan sebuah jaminan bahwa hukum tersebut harus dijalankan dengan cara yang baik. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundang - undangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu

⁷ Jan Michiel Otto terjemahan Tristam Moeliono dalam Shidarta, *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*, Revika Aditama, Bandung, 2006, hlm. 85.

memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati.⁸

Keterkaitan teori kepastian hukum dalam permasalahan yang dikaji oleh penulis adalah harus adanya suatu aturan yang mengatur mengenai perlindungan terhadap konsumen, pengaturan terhadap produsen serta adanya aturan yang mengatur peran pemerintah dalam pengawasannya. Adanya aturan tersebut juga merupakan suatu tanggung jawab pemerintah dalam menciptakan sistem perlindungan terhadap konsumen, sehingga adanya suatu kepastian hukum baik bagi pelaku usaha untuk berlaku jujur dan bertanggungjawab, maupun bagi konsumen yang merupakan pengakuan harkat serta martabatnya.

Teori selanjutnya adalah teori perlindungan hukum. Menurut Satjipto Raharjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman kepada hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan tersebut diberikan kepada masyarakat agar mereka dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum.⁹ Sehingga dalam teori perlindungan hukum seharusnya konsumen mendapatkan apa yang menjadi hak nya sesuai dengan perundang-undangan dan produsen yang memiliki tanggungjawab terhadap produsen dalam hal *airbag* kendaraan roda 4 yang tidak laik. Dengan adanya pengawasan dari pemerintah agar terlaksananya suatu perlindungan hukum.

⁸ Asikin Zainal, *Pengantar Tata Hukum Indonesia*, Rajawali Press, Jakarta, 2012, hlm. 21.

⁹ M Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta : UI-Perss, 2006), hlm. 133.

Berkaitan dengan masalah yang dibahas, berdasarkan teori perlindungan hukum seharusnya keterkaitan teori kepastian hukum dan teori perlindungan hukum dalam permasalahan yang dikaji oleh penulis adalah konsumen dapat mendapatkan apa yang menjadi haknya sesuai dengan per undang - undangan dan terbebas dari kepentingan individu maupun hal-hal yang tidak memihak terhadap perlindungan konsumen yang seharusnya didasarkan pada informasi dan fakta yang akurat dan memungkinkan perbaikan terhadap suatu kesalahan yang lalu dan seharusnya mewakili pandangan dan nilai - nilai pihak yang dipengaruhi oleh prosedur tersebut yang harus sesuai dengan standar mutu yang ada.

2. Kerangka Konseptual

Berdasarkan pemaparan diatas, maka penulis mengemukakan beberapa konsep yang akan dibahas pada tulisan ini. Adapun konsep-konsep tersebut adalah:

a. Produsen

Produsen adalah orang yang menghasilkan barang dan jasa untuk dijual dan dipasarkan yang berfungsi untuk menambah nilai guna suatu benda atau menciptakan benda baru sehingga lebih bermanfaat dalam memenuhi kebutuhan¹⁰. Dalam hal ini produsen yang dimaksud adalah perakitan mobil.

¹⁰ ekonurzhafar.wordpress.com/2010/03/20/pengertian-produsen/amp/ diakses pada tanggal 2-5-2018 pukul 10.45

b. Konsumen

Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 1 ayat 2, konsumen adalah setiap orang yang memakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

c. Perlindungan Konsumen

Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen Pasal 1 ayat 1, Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberikan adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen. Segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum diharapkan sebagai benteng untuk meniadakan tindakan sewenang-wenang yang merugikan pelaku usaha hanya demi untuk kepentingan konsumen, begitu pula sebaliknya menjamin kepastian hukum bagi konsumen.

d. Perusahaan industri

Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian Pasal 1 ayat 9, Perusahaan industri adalah setiap orang yang melakukan kegiatan di bidang usaha industri yang berkedudukan di Indonesia.

e. Teknologi industri

Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian Pasal 1 ayat 12, Teknologi industri adalah hasil pengembangan, perbaikan, invensi, dan/atau inovasi dalam bentuk teknologi proses dan teknologi produk termasuk rancangan bangunan dan perkerjasama, metode, dan/atau sistem yang diterapkan dalam kegiatan industri.

f. Standar Nasional Indonesia

Menurut Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian Pasal 1 ayat 17, Standar Nasional Indonesia adalah standar yang ditetapkan oleh lembaga yang menyelenggarakan pengembangan dan pembinaan di bidang standarisasi.

g. Cacat Produk

Cacat produk adalah produk yang dihasilkan dalam bentuk proses produksi, dimana produk yang dihasilkan tersebut tidak sesuai dengan standar mutu yang ditetapkan.¹¹

h. Tanggungjawab Hukum

Tanggungjawab hukum adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.¹²

¹¹ [staff.blog.ui.ac.id/abdul.salam/2008/07/17/cacat – tersembunyi – latent - defect/](http://staff.blog.ui.ac.id/abdul.salam/2008/07/17/cacat-tersembunyi-latent-defect/) .html diakses pada tanggal 19-04-2018 pukul 08.30

¹² Soekidjo Notoatmojo, *Etika dan Hukum Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm. 45.

F. Metode Penelitian

Penulisan skripsi ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif, yaitu metode penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder belaka.¹³ Penulis menggunakan metode yuridis normatif karena sasaran penelitian ini adalah hukum atau kaidah. Pengertian kaidah meliputi, asas hukum, kaidah dalam arti sempit dan peraturan hukum konkret. Metode penelitian yuridis normatif ini bertujuan untuk menemukan kebenaran koheren melalui cara berpikir deduktif. Cara berpikir deduktif berarti penelitian akan berangkat dari suatu ide yang umum menuju ide yang khusus.

Kebenaran koheren tersebut adalah kesesuaian antara suatu pernyataan dengan pernyataan - pernyataan lainnya yang sudah lebih dahulu diketahui, diterima, dan diakui yang sebelumnya telah dianggap benar. Sehingga penelitian hukum ini akan mengacu pada peraturan perundang - undangan, putusan pengadilan, dan pendapat atau doktrin dari para ahli hukum.

Dalam penelitian skripsi ini, penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

1. Sifat penelitian

Sifat penelitian dalam karya ilmiah ini adalah deskriptif analitis, Ciri-ciri dari metode deskriptif analitis antara lain memusatkan diri pada pemecahan-pemecahan masalah yang

¹³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat* Cet. 2, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 13.

ada pada masa sekarang atau masalah - masalah yang aktual, dan data yang dikumpulkan kemudian dianalisa.¹⁴

2. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan undang - undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan tersebut beranjak dari pandangan dan doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum.¹⁵ Dalam hal ini pendekatan konseptual berhubungan dengan pandangan - pandangan dan doktrin - doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pendekatan ini menjadi penting supaya pemahaman terhadap pandangan atau doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum dapat menjadi pedoman untuk membangun argumentasi hukum ketika menyelesaikan isu hukum yang dihadapi. Pandangan atau doktrin akan memperjelas ide - ide dengan memberikan pengertian - pengertian hukum, konsep hukum, maupun asas hukum yang relevan dengan permasalahan.

3. Jenis Data dan Sumber Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan dan dokumen, yang merupakan hasil penelitian dan pengolahan orang lain, yang sudah tersedia

¹⁴ Nasution, *Metode Research*, Bumi Aksara, Jakarta, 2001, hlm. 5.

dalam bentuk buku atau dokumen yang biasanya disediakan di perpustakaan atau milik pribadi¹⁶, seperti data yang diperoleh dari beberapa literatur dan peraturan perundang - undangan.

Pada penelitian hukum, data sekunder mencakup bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹⁷ Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari :

a. Bahan hukum primer, adalah bahan hukum yang mengikat, seperti :

1. Undang-Undang Dasar 1945
2. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
3. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
5. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 Tentang Hak Asasi Manusia
6. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
7. Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 Tentang Perindustrian

¹⁶ Hilman Hadikusuma, *Metode Pembuatan Kertas Kerja atau Skripsi Ilmu Hukum*, Mandar Maju, Bandung, 1995, hlm. 65.

¹⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia (UI) Press, Jakarta, 1986, hlm. 52.

8. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
 9. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan
 10. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. Bahan hukum sekunder, adalah bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, misalnya doktrin para ahli, tulisan ilmiah, jurnal-jurnal.
 - c. Bahan hukum tersier, sebagai bahan pelengkap yang bisa memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, contohnya adalah kamus umum, kamus istilah hukum, ataupun ensiklopedia, dan lain-lain.
4. Teknik pengumpulan data
Teknik pengumpulan data bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan, yaitu pengumpulan data dari peraturan perundang - undangan, teori - teori, pendapat - pendapat yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti. Dari data tersebut kemudian dianalisis dan dirumuskan sebagai data penunjang dalam penelitian ini.
 5. Langkah Penelitian

Penulis melakukan persiapan studi kepustakaan terhadap jenis data dan sumber hukum yang tercantum dalam angka 2 (dua) di atas. Setelah data terkumpul, maka penulis akan melakukan analisis terhadap data-data tersebut dan menyusunnya ke dalam suatu kesimpulan.

6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum ini menggunakan cara analisis kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah pendekatan yang membahas mengenai cara - cara menganalisis terhadap data yang dikumpulkan dilakukan dengan cara - cara atau analisis atau penafsiran (interpretasi) hukum yang dikenal, sebagai penafsiran otentik, penafsiran menurut tata bahasa (gramatikal), penafsiran berdasarkan sejarah perundang - undangan, penafsiran sistematis, penafsiran sosiologi, penafsiran teleogis, ataupun penafsiran fungsional.¹⁸

Berdasarkan hal - hal yang telah dikemukakan di atas, maka skripsi ini menggunakan metode pendekatan konseptual dan perundang-undangan yang mendasarkan penelitian pada data sekunder. Teknik pengumpulan data adalah teknik studi kepustakaan. Dan teknik analitis data, analisis menggunakan teknik analisis data kualitatif.

¹⁸ Sunaryati Hartono, *Penelitian Hukum Di Indonesia Pada Akhir Abad Ke 20*, Bandung: Alumni, 1994, hlm 140.

G. Sistematika Penulisan

Untuk lebih memperjelas serta mempermudah dan penulisan skripsi ini maka dibuat suatu sistematika penulisan, yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian, serta sistematika penulisan.

BAB II PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN PEMBELI KENDARAAN RODA 4

Dalam bab ini penulis akan menguraikan tentang teori perlindungan hukum, teori perlindungan konsumen dan upaya represif dan preventif dalam kerugian konsumen.

BAB III : TANGGUNGJAWAB DAN KEWAJIBAN YURIDIS PRODUSEN PEMBUAT KENDARAAN RODA 4

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan tentang kewajiban produsen dalam perakitan kendaraan roda 4 dan tanggungjawab produsen dalam penanganan kerugian yang diderita konsumen.

BAB IV PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN ATAS CACAT PRODUK DAN PERTANGGUNGJAWABAN HUKUM PRODUSEN TERHADAP AIRBAG KENDARAAN RODA 4 YANG TIDAK LAIK

Dalam bab ini penulis akan menganalisis jawaban dari Identifikasi Masalah yang telah diuraikan dalam BAB I.

BAB V SIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan simpulan yang dikemukakan di dalam simpulan merupakan pernyataan - pernyataan simpulan analisis atas pembahasan yang dilakukan di dalam bab-bab. Simpulan merupakan jawaban permasalahan yang dikemukakan dalam pendahuluan. Pada bagian ini dikemukakan juga saran yang dirasa perlu disampaikan yang bersifat kongkrit, dapat terukur, dan dapat diterapkan.

