

**Kebijakan Standardisasi Helm Pengendara Motor di Indonesia Ditinjau dari *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)* GATT-WTO**

Tajqia Qalbu Rahayu<sup>1</sup>

**Abstrak**

Teknologi semakin berkembang dan zaman semakin modern membuat semua orang warga di dunia tidak ada lagi yang namanya pembatasan. Hal tersebut diakibatkan sebagai dampak dari perdagangan internasional. Demi melindungi warga negaranya, setiap negara akan memberlakukan syarat standardisasi agar tidak semua barang masuk ke daerah pabeannya. Namun, adanya syarat standardisasi ini menjadi hambatan *non-tariff*. Dengan demikian, GATT-WTO yang melihat adanya hambatan *non-tariff* tersebut membuat sebuah perjanjian terkait harmonisasi standardisasi, yaitu *Technical Barriers to Trade Agreement* (Perjanjian TBT). Penelitian dalam penulisan ini menggunakan yuridis normatif dan melalui data sekunder. Penelitian ini mengangkat permasalahan terkait standardisasi helm SNI yang ada di Indonesia dikaitkan dengan Perjanjian TBT yang diharapkan dapat mengurangi cedera serius di kepala ketika terjadi kecelakaan. Dari hasil penelitian, standar nasional Indonesia (SNI) muncul akibat dari Perjanjian TBT. Tiap negara memiliki kebebasan untuk megatur kebijakan standardisasi terhadap sebuah barang. Indonesia sebagai negara berkembang memiliki keistimewaan, yaitu perlindungan untuk menetapkan aturan standardisasi khususnya helm sepanjang tidak menyimpang dari Perjanjian TBT. Penerapan standardisasi helm harus didukung dengan regulasi yang ketat sehingga tingkat kecelakaan yang mengakibatkan cedera kepala serius di Indonesia presentase nya dapat menurun seperti di Vietnam.

**Kata kunci:** standardisasi helm, perjanjian GATT-WTO, *technical barriers to trade agreement*, hambatan *non-tariff*, manfaat penggunaan helm.

***Motorcycle Helmet Standardization Policy in Indonesia Based on Technical Barrier to Trade Agreement (TBT Agreement) GATT-WTO***

**Abstract**

*Technology is growing and the times are getting more modern, making all citizens in the world no longer have restrictions. This is due to the impact of international trade. In order to protect its citizens, each country will impose standardization requirements so that not all goods enter their customs area. However, the existence of this standardization requirement becomes a non-tariff. Thus, the GATT-WTO, seeing that there were non-tariff, made an agreement related to standardization harmonization, namely the Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement). Research in this writing uses normative juridical and through secondary data. This study raises issues related to the standardization of SNI helmets in Indonesia associated with the TBT Agreement which is expected to reduce serious injuries to the head when an accident occurs. From the research results, the Indonesian national standard (SNI) emerged as a result of the TBT Agreement. Each country has the freedom to set standardization policies for an item. Indonesia as a developing country has privileges, namely the protection of establishing standardization rules, especially helmets as long as they do not deviate from the TBT Agreement. The implementation of standardization of helmets must be supported by strict regulations so that the percentage of accidents that result in serious head injuries in Indonesia can be reduced to the same level as in Vietnam.*

**Keywords:** *benefits of using helmets, GATT-WTO agreement, , helmet standardization, non-tariff barriers, technical barriers to trade agreements.*

---

<sup>1</sup> Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Raya Bandung Sumedang KM. 21, Jatinangor, Kab. Sumedang, Jawa Barat, e-mail: [tajqia19001@mail.unpad.ac.id](mailto:tajqia19001@mail.unpad.ac.id), Mahasiswa Strata 1.

## A. Pendahuluan

Berkembangnya zaman akan membawa perkembangan penting dalam perdagangan. Jarak dan waktu bukan lagi menjadi faktor penghambat dalam perdagangan. Negara di dunia sudah paham bahwasannya dengan dilakukannya perdagangan yang melintasi batas-batas negara memiliki dampak positif, yaitu meningkatnya ekonomi sebuah negara. Menurut Richard Rosecrance tolak ukur kekuatan suatu bangsa berpangkal dari kemampuan berdagangnya. Dengan demikian, perhatian dunia sekarang terpusat pada perdagangan internasional dibuktikan dengan meningkatnya pergerakan barang, jasa, modal, dan buruh tiap negara.<sup>2</sup>

Perkembangan perdagangan yang semakin bebas membawa dampak positif seperti yang diungkapkan oleh Joseph Stiglitz dalam bukunya: *"Trade liberalization created opportunities for economic development, but other factors determined the extent to which those opportunities were realized."*<sup>3</sup> Artinya dengan adanya perdagangan bebas memang akan menciptakan peluang bagi pembangunan ekonomi, tetapi hal tersebut perlu memperhatikan faktor lainnya. Namun, perdagangan tidak bisa serta merta mutlak bebas, tetap harus ada sistem proteksi karena perdagangan akan berkaitan dengan kesejahteraan masyarakat suatu negara. *World Trade Organization* (WTO) merupakan lembaga perniagaan dunia yang didirikan berdasarkan *Agreement Establishing of WTO* sebelumnya

adalah *General Agreement on Tariff and Trade* (GATT) 1947. Kemudian, 1994 dibentuk WTO untuk mengatur kegiatan perdagangan internasional negara-negara. Indonesia sudah meratifikasi peraturan-peraturan WTO sejak tahun 1994 melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan *Agreement Establishing of WTO*. Ketika suatu negara menjadi negara Anggota WTO, maka negara tersebut akan terikat kepada peraturannya. Secara umum, perjanjian dalam WTO berkaitan dengan *goods, services*, HAKI melalui perjanjian TRIPs, perjanjian penyelesaian sengketa *Dispute Settlement Understanding*. Tujuan dibentuknya WTO secara umum untuk mengurangi hambatan perdagangan international baik terkait *tariff* (pajak) dan *non-tariff barrier* (hambatan perdagangan bentuknya bukan *tariff*, tapi berpotensi menimbulkan hambatan dalam perdagangan internasional).

Pemberlakuan sistem proteksi dilakukan oleh negara kepada industri dalam negerinya dari persaingan barang impor negara lain. Kebijakan dari sistem proteksi dilakukan dengan adanya *tariff* dan penyekatan jatah dilakukan dengan ajakan. Pengenaan *tariff* diperbolehkan sehingga dengan begitu dapat menarik pemasukan, tetapi tidak boleh dilakukan secara semena-mena sehingga menjadi hambatan karena adanya prinsip non-

<sup>2</sup> Satria Sukananda, "Pengaturan Standarisasi Produk Di Indonesia Ditinjau Dari Ketentuan *Technical Barriers to Trade Agreement*", *Diversi Jurnal Hukum*, Vol. 4, No. 2, 2018, hlm. 151.

<sup>3</sup> Joseph E. Stiglitz and Andrew Charlton, *Fair Trade for All How Trade Can Promote Development*, New York: Oxford University Press, 2005, hlm. 11.

diskriminatif.<sup>4</sup> Salah satu hambatan dari *non-tariff*, yaitu standarisasi suatu produk. Selanjutnya, ada beberapa prinsip yang dikenal dalam perdagangan WTO:<sup>5</sup>

1. *Most-Favored Nation* (MFN), yaitu tidak boleh menerapkan kebijakan berbeda terhadap negara kedua dan ketiga.
2. *Non-discrimination* (*Article 2.1* Perjanjian TBT), yaitu tidak dilakukannya sifat diskriminatif terhadap produk luar dengan produk dalam negeri.
3. *Transparansi* (*Article 2.9* Perjanjian TBT), yaitu sangat relevan dengan pengaturan standarisasi yang mana negara diberikan kebebasan membuat kebijakan perdagangan internasional termasuk standarisasi. Namun, ada kewajiban bagi negara untuk menyampaikan kebijakan perdagangan internasional tersebut. Misalnya, terkait peraturan teknis atau standarisasi terhadap suatu produk yang akan masuk ke wilayah pasar dalam negerinya. Supaya negara mitra mengetahui kebijakan perdagangan negaranya.

Semua negara memperhatikan dan mengimplementasikan dalam praktek perdagangannya dengan memperhatikan prinsip-prinsip yang telah diatur oleh WTO. Dalam penetapan standarisasi oleh WTO terdapat payung hukum yang berkaitan, yaitu Pasal 20 GATT 1947 dan 1994 sebagai *general exceptions*. Pasal 20 GATT memperbolehkan negara-negara untuk menerapkan kebijakan berbeda dalam hal melindungi manusia, tanaman dan hewan, serta kesehatan sepanjang kebijakan tersebut tidak ada perlakuan diskriminasi atau digunakan sebagai pembatasan tersembunyi.<sup>6</sup>

Terdapat beberapa ketentuan GATT mengenai Perjanjian TBT, yaitu *Article I* dan *III*, *Article IX*, *Article X*, *Article XI* dan *Article XX*. Masing-masing memiliki penjelasannya tersendiri, sebagai berikut:

- a. *Article I* dan *III* membahas secara umum tentang perincian dipakai semata-mata dengan tujuan memberikan perlindungan bagi industri dalam negeri yang mana hal itu dilarang.
- b. *Article XI* membahas tentang permasalahan publikasi peraturan administratif termasuk standar produk.
- c. *Article XI* dan *XX* membahas tentang rekomendasi secara umum mengenai standar dan peraturan terkait.

<sup>4</sup> Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013, hlm. 19.

<sup>5</sup> Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, *Prinsip-Prinsip Utama Sistem Perdagangan Multilateral*, diakses dari

<https://diplomasiekonomi.kemlu.go.id/index.php/prinsiputama>, pada 27 Oktober 2021.

<sup>6</sup> World Trade Organization, *Article XX General Exceptions*, diakses dari [https://www.wto.org/english/res\\_e/booksp\\_e/gatt\\_ai\\_e/art20\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/booksp_e/gatt_ai_e/art20_e.pdf) pada 27 Oktober 2021.

Dengan demikian, pada Perjanjian TBT terdapat 15 *Article* dan 3 *Annex*. Yang dimaksud *Annex* adalah sebuah kesatuan dengan Perjanjian TBT. Oleh karena itu, *Annex* pun memiliki kekuatan mengikat bagi negara anggota WTO sebagaimana diatur oleh *Article 15.5* Perjanjian TBT.

*Technical Barriers to Trade Agreement* (Perjanjian TBT) mengatur terkait peraturan teknis dan standarisasi produk.<sup>7</sup> Perjanjian TBT adalah perjanjian yang ada kaitannya dengan *non-tariff barrier*. Dalam pelaksanaannya, perjanjian TBT tidak sampai harus memaksakan kebijakan umum dikarenakan bukan instrumen yang mengamanatkan integrasi positif melainkan merupakan upaya untuk meminimalkan biaya pengalihan ke mitra dagang. Standar internasional diperlukan. Ketika tidak adanya sebuah standar internasional (standar tidak digunakan secara tepat). Oleh karena itu, hal pertama yang perlu dilakukan oleh anggota WTO adalah perlunya sebuah campur tangan dari negara-negara lain sehingga setelah ada persetujuan yang jelas, negara tersebut dapat menentukan kembali langkah-langkah kebijakan yang diperlukan oleh negara berdasarkan *Article 2.2*.<sup>8</sup>

Indonesia sebagai negara anggota WTO ikut memanfaatkan perjanjian TBT ini dengan melakukan berbagai strategi perdagangan. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa kebijakan-kebijakan standarisasi

yang akan digunakan oleh sebuah negara Anggota WTO wajib diketahui dan telah mendapat persetujuan dari negara anggota lainnya khususnya negara mitra dari negara yang bersangkutan (prinsip transparansi). Selanjutnya, Indonesia mempunyai organisasi atau badan resmi berkaitan dengan Perjanjian TBT sehingga memiliki tanggung jawab sebagai terbitan, pengumuman dan menjadi layanan informasi (*National Enquiry Points/NEPs*), yaitu Badan Standarisasi Nasional (BSN). Tugas dari BSN sebagai badan resmi yang ada di Indonesia adalah membuat suatu kebijakan tentang standarisasi nasional sebagai implementasi dari Perjanjian TBT dinamakan Standar Nasional Indonesia (SNI) yang kemudian standar tersebut harus mengacu pada kebijakan yang telah disepakati bersama dengan anggota WTO lainnya.<sup>9</sup>

Dalam melakukan perdagangan, setiap negara menerapkan standarisasi dalam hukum nasionalnya. Perbedaan standarisasi tiap negara menjadi sebuah hambatan dalam penerapan perdagangan praktek. Oleh karena itu, Tahun 1979 dalam *Tokyo Round* dengan menyepakati sebuah perjanjian untuk menyeragamkan sebuah standar di setiap negara sehingga standar ini bukan lagi hambatan untuk melakukan perdagangan, yaitu *Standard Code* atau disebut *Agreement on Technical Barriers to Trade* (TBT *Agreement*) kemudian dilanjutkan dengan dibentuknya sebuah organisasi perdagangan antar negara melalui *Uruguay*

<sup>7</sup> Petros C. Mavriodis, "Last Mile for Tuna (to a Safe Harbour): What Is the TBT Agreement All About?", *The European Journal of International Law*, Vol. 30, No. 1, 2019, p. 282.

<sup>8</sup> Ibid, p. 298.

<sup>9</sup> Satria Sukananda, *Op.Cit*, hlm. 165.

Round, yakni *World Trade Organization* (WTO). Perjanjian ini dibuat untuk mengharmonisasikan standar internasional dengan standar nasional sehingga terciptanya prinsip transparansi terkait standardisasi nasional tiap negara.

Perjanjian TBT merupakan perjanjian yang mewajibkan pemerintah untuk menggunakan standar internasional sebagai dasar untuk peraturan. Namun, kewajiban itu tidak sepenuhnya mutlak, artinya tetap diberikan fleksibilitas dalam hal pilihan standar dan cara penggunaannya.<sup>10</sup> Intinya perjanjian TBT adalah mengenai standar internasional. Dalam *preamble*, perjanjian TBT menyatakan bahwa dengan adanya standar internasional dapat meningkatkan efisiensi produksi dan fasilitator untuk perdagangan internasional. Digunakannya standar internasional sebagai harmonisasi dari peraturan-peraturan, seperti teknis, prosedural penilaian dan kesesuaian sehingga ada keselarasan dalam skala global.<sup>11</sup> Perjanjian TBT ada dua kategori, yaitu:<sup>12</sup>

- a. *The general category of technical barriers to trade*  
Aturan terkait teknis dari sebuah negara harus sesuai dengan Perjanjian TBT.
- b. *A special category of technical barriers to trade*  
Aturan terkait kebijakan *sanitary and phytosanitary* harus sesuai dengan Perjanjian SPS.

Paper ini hanya akan membahas terkait Perjanjian TBT. Negara di dunia dalam menerapkan standar nasional harus berdasarkan Perjanjian TBT. Oleh karena itu, terdapat organisasi internasional berkaitan dengan pelaksanaan Perjanjian TBT, sebagai berikut:

1. *International Organization for Standardization* (ISO)  
ISO adalah organisasi non-pemerintah yang mengatur mengenai standar teknis. Dengan adanya ISO 9000 dan ISO 14000 fungsi ISO merambah jadi mengatur tentang sistem manajemen mutu. ISO sudah bekerja sama dengan WTO untuk menciptakan sistem perdagangan yang bebas dan adil. Adanya kesadaran dalam Perjanjian TBT-WTO bahwa pentingnya standardisasi dan sistem penilaian kesesuaian agar terjadinya efisiensi dalam produk dan memfasilitasi perdagangan internasional. Terdapat beberapa kategori member dalam ISO, yaitu:
  - a. *Full members (member bodies)*  
adalah badan nasional untuk menangani

<sup>10</sup> Erik Wijkstörms and Devin McDaniels, "International standards and the WTO TBT Agreement: Improving Governance for Regulatory Alignment", *SSRN Journal*, <http://ssrn.com/abstract=2258413>, 2013, p. 3.

<sup>11</sup> Ibid.

<sup>12</sup> Denise Prevost, Marielle Matthee, dan Peter van Den Bossche, *WTO Rules on Technical Barriers to Trade*, Maastricht Universiteit, 2005, hlm. 3.

- masalah tentang standardisasi yang mana hanya 1 badan yang dapat mewakili dalam setiap negara. Keanggotaannya memiliki hak dalam pengambilan teknis atau kebijakan yang akan dilakukan oleh ISO.
- b. *Correspondent member* adalah badan di sebuah negara yang belum ada kebijakan standar nasional. Keanggotaannya tidak bisa ikut dalam proses pengambilan keputusan yang dilakukan ISO.
- c. *Subscriber member* adalah keanggotaan untuk negara yang perekonomiannya kecil.<sup>13</sup> Indonesia sendiri termasuk dalam *Full member* diwakili oleh Badan Standardisasi Nasional (BSN) untuk keanggotaannya.
2. *The International Laboratory Accreditation Cooperation (ILAC)*  
ILAC adalah organisasi internasional yang diresmikan tahun 1996.

Tujuan didirikan ILAC melakukan pembangunan sebuah jaring terkait tempat untuk menguji aktivitas ilmiah dan melakukan kontrol dengan hasil yang tepat. Dilakukannya standar internasional mengenai akreditasi laboratorium agar tiap negara memiliki standar yang sama terkait laboratorium yang memiliki wewenang dalam melakukan pengujian maupun kalibrasi. Keanggotaan ILAC dibagi menjadi beberapa, yakni anggota penuh, mitra, afiliasi, Badan koordinasi nasional, Badan Kerjasama daerah, dan pemangku kepentingan.<sup>14</sup>

Keanggotaan Indonesia adalah anggota penuh ditandai adanya perwakilan oleh Komite Akreditasi Nasional.

Sekitar 1,2 juta orang meninggal dalam kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia setiap tahunnya. Pengguna sepeda motor adalah penyumbang terbanyak dari kecelakaan di jalan raya. Faktor utama atau yang paling fatal adalah karena cedera serius pada kepala. Oleh karena itu, negara di seluruh dunia membuat regulasi terkait penggunaan helm terutama di negara yang ekonominya rendah yang mana sepeda motor menjadi transportasi utama. Dengan

<sup>13</sup> ISO, diakses dari <https://www.iso.org/what-we-do.html>, pada 26 Oktober 2021.

<sup>14</sup> ILAC, diakses dari <https://ilac.org/ilac-membership/members-by-category/>, pada 26 Oktober 2021.

menggunakan helm terbukti dapat mengurangi resiko cedera pada kepala sebesar 69% dan kematian sebesar 42%.<sup>15</sup> Indonesia yang merupakan negara berkembang dengan pemakai sepeda motor ketiga terbanyak di dunia. Hal itu dibuktikan dengan Data Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor yang tercatat sampai tahun 2019 oleh Badan Pusat Statistik (BPS) ada 133.617.012 unit sepeda motor.<sup>16</sup> Di Indonesia tercatat pada tahun 2016, kecelakaan sepeda motor mencapai 15 ribu kasus. 88% korban kecelakaan Indonesia umumnya mengalami cedera kepala dengan rentang usia 20-30 tahun dan sebanyak 25% terjadi kematian. Kebanyakan dari kecelakaan yang terjadi adalah akibat tidak mengenakan helm dengan berbagai alasan, seperti merasa jarak yang akan ditempuh dekat, berat sehingga bikin pusing, tidak ada polisi, dan malas. Kecelakaan yang terjadi utamanya di jalan raya oleh pengendara sepeda motor akibat yang timbul umumnya adalah terjadi cedera kepala. Hal itu berkaitan dengan penggunaan helm yang terjadi kesalahan dari fungsinya bahkan helm tersebut tidak sesuai dengan standardisasi yang telah ditetapkan. Fungsi utama helm yang telah memiliki standar sebagai keselamatan bagi pengendara sepeda motor sehingga perlu dilakukan pengujian yang membuktikan teknis dan implementasinya. Helm yang telah

ber-SNI merupakan helm yang sudah lulus uji atau kriteria yang ditetapkan dalam SNI 1811-2007 dan diamandemen dengan SNI 1811-2007/Amd: 2010 tentang Helm Pengendara Kendaraan Roda Dua. Oleh karenanya helm harus memenuhi syarat mutu dan syarat konstruksi yang akan diuraikan di bawah ini:<sup>17</sup>

a. Syarat mutu (material)

- 1) Helm terbuat dari bahan yang kuat, tidak ada logam, tidak terjadi perubahan saat disimpan di ruang terbuka dari suhu 0 sampai 55 derajat celcius selama 4 jam dan sinar *ultra violet* tidak boleh terpengaruh. Selain itu juga, seperti petrol, minyak, sabun, air, deterjen dan pembersih lainnya.
- 2) Tahan dari lapuk, air, dan tidak berubah karena perubahan suhu.
- 3) Jenis yang dipakai bila terkena badan tidak menyebabkan iritasi pada kulit dan tidak menjadi hambatan daya terhadap hantaman atau berubahnya raga akibat terkena

<sup>15</sup> Greig Craft, dkk, "A Comprehensive Approach to Motorcycle-Related Head Injury Prevention: Experiences fro the Field in Vietnam, Cambodia, and Uganda", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2017, p. 1.

<sup>16</sup> Tim detikcom, *10 Provinsi dengan Jumlah Sepeda Motor Terbanyak, Nomor 1 Bukan Jakarta!*, diakses pada 26 Oktober 2021.

<sup>17</sup> Humas BSN, *Berlaku di Indonesia, Ini Standar Helm yang Sesuai SNI*, diakses dari <https://bsn.go.id/main/berita/detail/10868/berlaku-di-indonesia-ini-standar-helm-yang-sesuai-sni> pada 27 Oktober 2021.

keringan, minyak dan lemak dari pengguna helm.

b. Konstruksi helm

- 1) Helm harus terdiri dari cangkang keras dengan bidang halus, ada lapisan peredam hantaman dan tali pengikat di dagu.
- 2) Helm memiliki tinggi minimal 114 mm dari bagian atas helm hingga lubang telinga dan di bawah mata.
- 3) Ukuran lingkaran untuk size S 500mm-540mm, size M 540mm-580mm, size L 580mm-620mm, dan size XL lebih dari 620mm.
- 4) Bahan tempurung harus keras dan tidak bercampur dengan penyokong wajah serta mata.
- 5) Pengamanan untuk terhindar dari hantaman terbuat dengan tebal 10mm dan jaring helm.
- 6) Tali dagu selebar 20mm dan harus sesuai fungsi yang mana dapat menutup telinga dan belakang kepala.
- 7) Bagian kepala tidak boleh ada benjolan sebesar 5mm dari

bidang luar kepala dan disetiap benjolan ditutup menggunakan jenis yang empuk.

- 8) Lebar sudut pandang sekeliling 105 derajat dan sudut pandang lurus 30 derajat atas dan 45 derajat di bawah.
- 9) Selain itu, Helm harus memiliki pelindung telinga, leher, pet, tameng atau tutup dagu.

Berdasarkan paparan di atas, penulis ingin memberikan batasan dengan merumuskan masalah, yaitu:

1. Bagaimana implementasi kebijakan standarisasi helm yang digunakan pengendara sepeda motor di Indonesia berdasarkan *Technical Barriers to Trade (TBT Agreement)*?
2. Apakah kebijakan standarisasi yang diterapkan pada helm di Indonesia sudah sesuai aturan berdasarkan *Technical Barriers to Trade Agreement (TBT Agreement)*?
3. Seberapa penting helm yang memiliki standarisasi dapat melindungi kepala dari cedera akibat kecelakaan sepeda motor?

**B. Metode Penelitian**

Penelitian dalam penulisan ini dalam hasil dan diskusi menggunakan metode pendekatan

yuridis normatif. Yang mana menekankan terhadap hukum positif di Indonesia. Data yang digunakan adalah data sekunder

didapatkan dari bahan-bahan kepustakaan.<sup>18</sup> Data sekunder dibagi kedalam tiga jenis, yaitu bahan hukum primer, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku lainnya. Bahan hukum sekunder, seperti dari jurnal, buku, dan artikel yang berkaitan sesuai tema yang diambil dalam penulisan ini. Bahan hukum tersier di mana sebagai penunjang dari kedua bahan hukum di atas, yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, meliputi Kamus Besar Bahasa Indonesia dan ensiklopedia.<sup>19</sup>

### C. Pembahasan

#### I. Implementasi Kebijakan Standardisasi Helm yang Digunakan Pengendara Sepeda Motor di Indonesia Berdasarkan *Technical Barriers to Trade (TBT Agreement)*

Di Indonesia pengaturan terkait standardisasi diatur melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 34 Tahun 2018 tentang Sistem Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian Nasional. dalam Pasal 1 angka 1 memberikan definisi terkait standardisasi merupakan proses dalam perumusan, penetapan, memberlakukan, pemeliharaan dan melakukan pengawasan terhadap standar yang sesuai aturan dengan tertib dan adanya kerja sama dari banyak pihak, seperti produsen, konsumen, regulator dan para ahli di bidang standar. Pemberlakuan SNI sebenarnya bersifat

sukarela. Tetapi, ada juga SNI yang sifatnya wajib karena memiliki kaitan dengan keselamatan, kesehatan, kelestarian lingkungan hidup atau berdasarkan suatu alasan yang bisa dilakukan oleh instansi teknis. Pengimplementasian adanya SNI merupakan akibat dari diberlakukannya Perjanjian TBT.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa pengaturan standardisasi nasional Indonesia dilakukan oleh Badan Standar Nasional (BSN) dikarenakan perjanjian TBT secara eksplisit bertujuan untuk memperluas penerapannya ke badan lain selain pemerintah pusat dalam bertanggung jawab terhadap penetapan peraturan teknis, standar atau pelaksanaan prosedur penilaian kesesuaian.<sup>20</sup> Melalui BSN, Indonesia mengimplementasikan *Technical Barriers to Trade* (Perjanjian TBT) melakukan pembuatan kebijakan standardisasi helm dengan berbagai proses, yaitu:

- 1) Melakukan permohonan notifikasi dilakukan oleh regulator kepada BSN sebagai *National Enquiry Points* (NEPs).
- 2) Kemudian, permohonan yang diajukan regulator akan diverifikasi oleh BSN dengan macam-macam syarat, seperti

<sup>18</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Depok: Rajawali Pers, 2018, hlm. 12.

<sup>19</sup> Ibid, hlm. 13.

<sup>20</sup> Denise Prevost, Marielle Matthee, dan Peter van Den Bossche, *Op.Cit.*, p. 11.

sifat, standar  
keterkinian dan  
prosedur kesesuaian.

- 3) Setelah itu, BSN akan menerima dan mengirimkan publikasi ke sekretariat WTO.

Proses tersebut perlu dilalui sebagai upaya pemberlakuan standardisasi terhadap sebuah barang yang akan diperjual-belikan di Indonesia. Proses administrasi yang dilakukan Indonesia sepanjang dilakukan dengan tertib, maka kebijakan tersebut tidak akan bertentangan dengan Perjanjian TBT dalam GATT-WTO.

Untuk dapat diterima secara luas oleh para *stakeholder*, SNI dibuat dengan berdasarkan WTO *Code of Good Practice*, yaitu:<sup>21</sup>

- a. *Openess*  
Adanya keterbukaan bagi *stakeholder* yang memiliki kepentingan agar bisa berpartisipasi untuk pengembangan SNI.
- b. *Transparency*  
Dengan transparansi ini, semua *stakeholder* yang memiliki kepentingan mudah mendapatkan informasi berkaitan pengembangan SNI sehingga bisa mengikuti perkembangan SNI dari tahap dilakukannya pemrograman, perumusan sampai penetapan SNI.
- c. *Consensus and Impartiality*

Tidak ada sikap memihak sehingga adil dan dilakukannya konsensus diharapkan agar *stakeholder* bisa menyalurkan kepentingannya.

- d. *Effectiveness and Relevance*

Adanya prinsip efektif dan relevan diharapkan dapat memfasilitasi perdagangan dengan cara memperhatikan pangsa pasar dan juga sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

- e. *Coherence*

Dilakukan untuk melakukan pengembangan standar internasional dengan harapan perkembangan pasar negara tidak merasa terisolasi dari perkembangan pasar global dan perdagangan internasional menjadi lancar.

- f. *Development dimension*

Dengan memperhatikan pembangunan dalam hal kepentingan publik dan kepentingan nasional bisa meningkatkan daya saing perekonomian nasional.

## II. **Kesesuaian Kebijakan Standardisasi yang Diterapkan Pada Helm di Indonesia Berdasarkan *Technical Barriers to Trade Agreement* (TBT Agreement)**

Peraturan yang berlaku di Indonesia sudah melalui proses penyesuaian dengan mekanisme yang berlaku di

<sup>21</sup> Badan Standardisasi Nasional, *Tentang SNI*, diakses dari [https://www.bsn.go.id/main/sni/isi\\_sni/5](https://www.bsn.go.id/main/sni/isi_sni/5) pada 29 Oktober 2021.

Perjanjian TBT di GATT-WTO. Hal itu terlihat dengan penetapan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2018 di mana aturan ini berkaitan dengan penyelenggaraan teknis dan standar helm SNI. Selain itu, masih ada peraturan lain yang mendukung standar helm SNI di Indonesia, yaitu Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib. Meninjau ketentuan tersebut secara garis besar bahwa kebijakan ini mengatur tentang syarat bagi industri yang melakukan produksi helm untuk pengguna motor yang mana akan ditinjau lebih dalam di Lembaga Sertifikasi Produk (LSPro) yang sudah terakreditasi oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN).

Syarat bagi perusahaan yang memproduksi helm dalam Pasal 2 diatur sebagai berikut:

- 1) Mempunyai SPPT-SNI Helm pengguna motor sesuai dengan peraturan yang berlaku.
- 2) Menempelkan label SNI pada helm di setiap produknya.

Syarat tersebut diterapkan dengan kriteria, rincian teknis dan evaluasi koherensi faktor dengan menyesuaikan pada prinsip

yang ada pada Perjanjian TBT *Article 2.2*, yaitu:<sup>22</sup>

- a. Hambatan yang terjadi tidak signifikan menjadi penghalang.
- b. Kuliatan dalam penilaian kesesuaian barang impor dengan barang produksi dalam negeri tidak dibedakan (diskriminatif).
- c. Orang yang memiliki kepentingan diberikan peluang agar dapat memberikan saran dan masukan yang mana nantinya akan disiarkan melalui media yang bisa diakses secara luas.

Melihat secara substantif terkait impor helm dari Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib dengan adalah sebagai berikut:

- a. Pasal 7
  - 1) Helm yang berasal dari negeri yang akan masuk ke daerah Pabean Indonesia patut malengkapi syarat SNI dengan adanya bukti SPPT-SNI.
  - 2) Helm yang sudah mempunyai SPPT-SNI wajib melakukan pendaftaran

---

<sup>22</sup> Article 2.2 Technical Barriers to Trade Agreement

berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

b. Pasal 8

Helm luar yang tidak sesuai dengan SNI sebagaimana maksud dari Pasal 7 tidak bisa atau tidak boleh masuk Indonesia dan akan dikembalikan ke negara asalnya atau dihancurkan.

c. Pasal 9

1) Penerapan SNI Helm sebagaimana maksud Pasal 2 dilakukan oleh Direktur Jenderal Pembina Industri.

2) Pengawasan yang dilakukan pada ayat (1) Direktur Jenderal Pembina Industri melakukan koordinasi dengan Kepala Dinas Provinsi atau Kabupaten/Kota.

3) Kepala BPPI melakukan pembinaan kepada Lembaga Penilaian Kesesuaian dalam rangka penerapan SNI Helm secara wajib.

Kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Menteri Perindustrian bila dihubungkan dengan tujuan dari Perjanjian TBT tentang penghambatan perdagangan secara *non-tariff* adalah tidak. Berikut penulis paparkan alasan atau jawaban tidak tersebut:

1) *Article 12.3 Perjanjian TBT menyebutkan "Members shall, in the preparation and application of technical regulations, standards, and conformity assessment procedures, take account of the special development, financial and trade needs of developing country Members, with a view to ensuring that such technical regulations, standards and conformity assessment procedures do not create unnecessary obstacles to exports from developing country Members"*<sup>23</sup>

secara singkat dengan adanya *Article* tersebut menyatakan semua negara anggota dibebaskan dalam membuat peraturan terkait teknis, standar, dan prosedur penilaian kesesuaian yang memang dibutuhkan oleh negara berkembang tersebut. Akan tetapi, ada pengecualian bahwa peraturan tersebut jangan sampai menjadi hambatan baru yang sebenarnya tidak diperlukan dalam hal ekspor dari negara-negara berkembang. Melalui Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009

<sup>23</sup> Article 12.3 Technical Barriers to Trade Agreement

- tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib memberlakukan kewajiban perdagangan helm di Indonesia yang ber-SNI.
- 2) Peraturan Menteri Industri Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 mengatur tentang spesifikasi teknis, standar dan penilaian kesesuaian yang mana tercantum pada Pasal 2, Pasal 7, Pasal 8, dan Pasal 9. Bila dikaitkan dengan Perjanjian TBT *Article 12.1* berbunyi *"Members shall provide differential and more favourable treatment to developing country Members to this Agreement, through the following provisions as well as through the relevant provisions of other Articles of this Agreement."* Artinya terhadap negara berkembang mempunyai perlakuan khusus dalam menciptakan peraturan standaridisasi sepanjang tidak menyalahi aturan lain yang ada dalam perjanjian ini. Oleh karena itu, Indonesia sebagai negara berkembang

mempunyai kesempatan untuk bisa menerapkan SNI terhadap seluruh helm yang akan diperdagangkan di Indonesia dengan memenuhi standar-standar yang telah diatur.

Implementasi kebijakan standardisasi yang dilakukan Indonesia jangan dilihat sebagai sebuah hambatan dalam perdagangan internasional, khususnya perdagangan helm. Justru kebijakan SNI ini harus dilihat sebagai hal positif bahwa Pemerintah Indonesia mengutamakan keselamatan hewan, tumbuhan khususnya manusia agar helm yang diperdagangkan di Indonesia dapat mengurangi cedera kepala yang dialami oleh warga negaranya akibat kecelakaan sepeda motor.

### **III. Pentingnya Helm yang Memiliki Standardisasi Dapat Melindungi Kepala Dari Cedera Akibat Kecelakaan Sepeda Motor**

Di seluruh dunia, khususnya negara berkembang, cedera yang terjadi karena kecelakaan non-lalu lintas atau lalu lintas tidak hanya berefek terhadap sosial dan ekonomi orang tersebut saja, tetapi juga keluarga dan masyarakat akan terkena efeknya dan yang paling penting adalah biasa layanan kesehatan yang mahal. Selain itu, kecelakaan tersebut bisa mengancam kepada peningkatan kematian. Oleh karena itu, hal tersebut menjadi

isu besar bagi pelayanan kesehatan.<sup>24</sup>

Di Indonesia, kewajiban menggunakan helm ber- Standar Nasional Indonesia (SNI) diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang tersebut dibuat atas usulan dari Departemen Perhubungan dengan tujuan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan dapat mewujudkan harapan masyarakat dan searah dengan suasana saat ini. Hal itu diatur dalam beberapa Pasal, yakni:

a. Pasal 57 berbunyi:

(1) Setiap kendaraan bermotor yang dikemudikan di Jalan harus dilengkapi dengan aksesori Kendaraan Bermotor.

(2) Perlengkapan sepeda motor seperti yang tertera dalam ayat (1) terdiri dari helm yang harus memenuhi standar nasional Indonesia.<sup>25</sup>

b. Pasal 106 ayat (8) berbunyi: Setiap pengendara sepeda motor dan penumpang wajib menggunakan helm sesuai standar nasional Indonesia.<sup>26</sup>

c. Pasal 291 berbunyi:

(1) Seseorang yang mengendarai sepeda motor tanpa helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana

kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.

(2) Barang siapa mengendarai sepeda moto dan membiarkan penumpangnya tidak pakai helm sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000.

Dengan dibuatnya peraturan perundang-undangan di Indonesia yang terkait pentingnya penggunaan helm sangat mempengaruhi

pengendara dan penumpang sepeda motor untuk memakai helm. Selain itu, hukum yang mewajibkan penggunaan helm sedang dilakukan secara *massif* di seluruh dunia sebagai intervensi dari kesehatan. Banyak negara di dunia yang mengalami penurunan cedera dalam hal penggunaan helm. Contoh: Vietnam dengan berlakunya Undang-Undang helm pada tahun 2007 dalam kurun waktu 10 tahun mengalami penurunan sebanyak 24% dalam cedera, 12% penurunan kematian, dan lebih dari 95% patuh terhadap penggunaan helm.<sup>27</sup>

#### D. Penutup

<sup>24</sup> Sodegh Ghasemzadeh, dkk, "Cognitive-Behavioral Determinants of Using Helmet bu Motorcyclists in a Rural Community", *Journal of Transport & Health*, 2017, p. 1-2.

<sup>25</sup> Pasal 57 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

<sup>26</sup> Pasal 106 ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

<sup>27</sup> Sara Venturini, dkk, "The National Motorcycle Helmet Law at 2 Years: Review of Its Impact on the Epidemiology of Traumatic Brain Injury in a Major Government Hospital in Cambodia", *World Neurosurgery*, Vol. 125, 2019,

## I. Kesimpulan

Berdasarkan pada hasil dan diskusi yang penulis lakukan di atas, maka terdapat beberapa hal yang bisa penulis tarik kesimpulan, yaitu:

1. Pemberlakuan standarisasi di Indonesia diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2018 tentang Sistem Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian. Sifat standarisasi ada yang bersifat relatif dan ada yang bersifat wajib demi keselamatan. Implementasi dari diberlakukannya Standar Nasional Indonesia (SNI) merupakan akibat dari Perjanjian TBT. Instansi yang mengatur terkait SNI adalah Badan Standar Nasional (BSN). Selama proses administrasi standarisasi di Indonesia mengacu kepada Perjanjian TBT dalam GATT-WTO, maka tidak akan menjadi hambatan *non-tariff*.
2. Peraturan terkait standarisasi diatur juga dalam Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008

tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib. Peraturan Menteri Industri tersebut tidak bertentangan terhadap tujuan dari Perjanjian TBT. Hal itu dilandasi dengan *Article 12.3* yang mana setiap negara dibebaskan untuk membuat aturan terkait teknis, standar, dan prosedur penilaian kesesuaian. Selain itu, untuk Indonesia sebagai negara berkembang diberi perlindungan sepanjang tidak menyalahi aturan Perjanjian TBT sebagaimana diatur oleh *Article 12.1*.

3. Pengobatan akibat kecelakaan lalu lintas di negara berkembang biayanya mahal. Oleh karena itu, Indonesia mengundang Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mana mewajibkan pengemudi dan penumpang sepeda motor untuk menggunakan helm.

## II. Saran

Standardisasi yang diterapkan di Indonesia berdasarkan Perjanjian TBT perlu diperketat dan

diawasi dengan serius terkhusus yang dalam objek penulisan ini adalah standardisasi helm. Pemerintah perlu mengencangkan cara membedakan standardisasi helm yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib. Selain itu, pemerintah dan kepolisian memiliki tanggung jawab untuk mengusut pemalsuan standardisasi helm yang tidak sesuai dengan aturan nasional dan internasional karena kasus di lapangan membuktikan maraknya pemalsuan standardisasi helm. Hal tersebut akan membahayakan rakyat Indonesia yang mana bersebrangan dengan tujuan negara menurut UUD 1945 salah satunya melindungi segenap bangsa Indonesia.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

Denise Prevost, Marielle Matthee, dan Peter van Den Bossche, *WTO Rules on Technical Barriers to Trade*,

Maastricht Universiteit, 2005.

Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2013.

Joseph E. Stiglitz and Andrew Charlton, *Fair Trade for All How Trade Can Promote Development*, New York: Oxford University Press, 2005.

Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Depok: Rajawali Pers, 2018.

### Dokumen Lain

Badan Standardisasi Nasional, *Tentang SNI*, diakses dari [https://www.bsn.go.id/main/sni/isi\\_sni/5](https://www.bsn.go.id/main/sni/isi_sni/5) pada 29 Oktober 2021.

Erik Wijkstöröm and Devin McDaniels, "International standards and the WTO TBT Agreement: Improving Governance for Regulatory Alignment", *SSRN Journal*, <http://ssrn.com/abstract=258413>, 2013.

Greig Craft, dkk, "A Comprehensive Approach to Motorcycle-Related Head Injury Prevention: Experiences fro the Field in Vietnam, Cambodia, and Uganda", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 2017.

Humas BSN, *Berlaku di Indonesia, Ini Standar Helm yang Sesuai SNI*, diakses dari <https://bsn.go.id/main/berita/detail/10868/berlaku-di-indonesia-ini-standar->

- [helm-yang-sesuai-sni](#) pada 27 Oktober 2021.  
ILAC, diakses dari <https://ilac.org/ilac-membership/members-by-category/>, pada 26 Oktober 2021.
- ISO, diakses dari <https://www.iso.org/what-we-do.html>, pada 26 Oktober 2021.
- Kementerian Luar Negeri Republik Indonesia, *Prinsip-Prinsip Utama Sistem Perdagangan Multilateral*, diakses dari <https://diplomasiekonomi.kemlu.go.id/index.php/prinsiputama>, pada 27 Oktober 2021.
- Petros C. Mavriodis, "Last Mile for Tuna (to a Safe Harbour): What Is the TBT Agreement All About?", *The European Journal of International Law*, Vol. 30, No. 1, 2019.
- Satria Sukananda, "Pengaturan Standarisasi Produk Di Indonesia Ditinjau Dari Ketentuan *Technical Barriers to Trade Agreement*", *Diversi Jurnal Hukum*, Vol. 4, No. 2, 2018.
- Sodegh Ghasemzadeh, dkk, "Cognitive-Behavioral Determinants of Using Helmet bu Motorcyclists in a Rural Community", *Journal of Transport & Health*, 2017.
- Tim detikcom, *10 Provinsi dengan Jumlah Sepeda Motor Terbanyak, Nomor 1 Bukan Jakarta*, diakses pada 26 Oktober 2021.
- World Trade Organization, *Article XX General Exceptions*, diakses dari [\[sh/res\\\_e/booksp\\\_e/gatt\\\_ai\\\_e/art20\\\_e.pdf\]\(#\) pada 27 Oktober 2021.](https://www.wto.org/engli</a></p></div><div data-bbox=)

#### Dokumen Hukum

- Technical Barriers to Trade Agreement*.  
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.  
Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2018 tentang Sistem Standardisasi dan Penilaian Kesesuaian Nasional.  
Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/4/2009 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 40/M-IND/PER/6/2008 tentang Pemberlakuan Standar Nasional Indonesia (SNI) Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Secara Wajib.