

**M. Syamsudin**

Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia (UII) Yogyakarta. Jalan Tamansiswa No.158, Yogyakarta.  
Email: sm.syamsudin@yahoo.com.au; syamsudin.jawandi@gmail.com

---

# URGENSI PEMBARUAN *COMMERCIAL CODE* DI BIDANG PELAYARAN GUNA MENJAMIN PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN (STUDI PERBANDINGAN DI PELABUHAN PORTKLANG MALAYSIA)

## **ABSTRACT**

*This study was aimed to reform some of regulations of the commercial code in shipping which are no longer adequate in the present development. The main issues of the study are: (1) How is the development of commercial code in regulating shipping matter in Indonesia?; (2) Which regulations of the commercial code are necessarily to be reviewed to guarantee the legal protection of consumers?; (3) How is the practice of commercial code in Malaysia as a comparison in regulating the port in Indonesia?. The study uses the traditions of normative legal research. Legal materials are collected by studying document both the primary legal materials and secondary legal materials. Legal materials are analyzed by both of themes and content analysis. The analysis of the theme is focused on topics of commercial code that needs to be reviewed. On the other hand, the content analysis is aimed to the contents of the legal provisions of the commercial code which are no longer appropriate , and it needs to be replaced by the new ones. The results of the study shows that there are some commercial code regulations that need to be reviewed namely: (1) It relates to the definition of the contract and the parties involved in the making of the contract; (2) It is necessary to determine the limits of*

*liability and responsibility of the carrier, and the protection of shippers (customers); (3) From the results of the comparative studies at the Port Klang Malaysia demonstrate that normatively Indonesia is not left behind in terms of regulating commercial Code. It demonstrates that in practice Indonesia has imposed the Hageu-Visby Rules 1968, although Indonesia has not yet ratified it. On the other hand, Malaysia still imposes the Hague Rule 1924. The facts prove that PortKlang in Malaysia is more advanced than the ports in Indonesia in terms of infrastructure availability. Portklang engagesin 13<sup>th</sup> rank among ports in the world, while the ports in Indonesia are not included in the world rank.*

*Key words: Reform, Commercial Code, Consumer Protection Law*

#### ABSTRAK

Studi ini bertujuan untuk mereview beberapa ketentuan *commercial code* di bidang pelayaran yang sudah tidak memadai lagi dengan perkembangan zaman. Pokok permasalahan yang menjadi fokus kajian adalah: bagaimanakah perkembangan dari *commercial code* yang mengatur bidang pelayaran pada saat ini di Indonesia? Ketentuan-ketentuan yang manakah dari *commercial code* yang perlu direview untuk menjamin perlindungan hukum konsumen? Bagaimanakah pelaksanaan *commercial code* di Pelabuhan PortKlang Malaysia sebagai bahan perbandingan dengan pelabuhan di Indonesia?. Penelitian ini mengikuti tradisi penelitian hukum normatif. Bahan-bahan hukum dikumpulkan dengan studi dokumen baik terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Bahan-bahan hukum dianalisis berdasarkan analisis tema dan analisis isi. Analisis tema ditekankan pada topik-topik ketentuan hukum dari *commercial code* yang perlu ditinjau ulang, sedangkan analisis isi ditujukan pada muatan isi dari ketentuan hukum dari *commercial code* yang sudah tidak sesuai lagi untuk digantikan yang baru. Hasil kajian menunjukkan bahwa terdapat beberapa ketentuan *commercial code* yang perlu direview yaitu terkait dengan pengertian kontrak dan para pihak yang terlibat dalam pembuatan kontrak; perlu pengaturan secara jelas dan tegas tentang kewajiban dan batas-batas tanggungjawab pengangkut, serta perlindungan terhadap pengirim dan penerima barang (konsumen). Dari hasil kajian perbandingan di Pelabuhan PortKlang Malaysia menunjukkan bahwa sesungguhnya Indonesia tidak tertinggal dalam hal pengaturan *Commercial Code*. Dalam praktik Indonesia telah memberlakukan *Hageu-Visby Rules* 1968, meskipun belum ada kejelasan tentang sudah diratifikasi atau belum, sedangkan Malaysia masih memberlakukan *Hague Rule* 1924. Fakta menunjukkan bahwa PortKlang di Malaysia lebih maju dibandingkan dengan pelabuhan di Indonesia dalam hal ketersediaan infrastruktur. Portklang menempati rangkin 13 di antara pelabuhan-pelabuhan di dunia, sedangkan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia tidak ada satupun yang masuk hitungan rangking yang diperhitungkan.

KataKunci: Pembaruan, Commercial Code, Perlindungan Hukum Konsumen

## I. PENDAHULUAN

Istilah *Commercial Code* atau dalam peristilahan lain disebut dengan *Commercial Law* memiliki beberapa definisi. Wikipedia memberikan pengertian *Commercial Code* sebagai '*a commercial code is a codification of private law relating to merchants, trade, business entities(especially companies), commercial contracts and other matters such as negotiable instruments*'. ([http://en.wikipedia.org/wiki/Commercial\\_code](http://en.wikipedia.org/wiki/Commercial_code))

Di beberapa negara, *Commercial Code* juga disebut dengan istilah yang berbeda-beda, di Perancis, penyebutan istilah ini adalah '*Code de Commerce*', yang diberlakukan sejak tahun 1807 sebagai salah satu bagian yang diatur dalam *Napoleon Code*. Aspek yang diatur meliputi transaksi bisnis, kepailitan, hukum bisnis dan yurisdiksi pengadilan dalam menyelesaikan permasalahan terkait. Di Jepang, yaitu *Commercial Code of Japan*, memuat tiga buku, yaitu Buku I tentang Ketentuan

Umum (*General Provision*), Buku II mengenai Perusahaan (*Corporation*) dan Buku III memuat pengaturan melalui pasal-pasal (*Commercial Act*).

Di dalam istilah Indonesia, *Commercial Code* diterjemahkan dengan 'Hukum Dagang', yang sumber utamanya adalah Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Oleh karena itu *Commercial Code* di bidang pelayaran pada judul tulisan ini dapat diartikan sebagai seluruh regulasi yang mengatur mengenai kegiatan niaga atau komersial di bidang pelayaran. Aspek niaga dalam kegiatan pelayaran di antaranya adalah, kegiatan usaha jasa perairan, pengaturan tarif, penyelesaian sengketa dan pengaturan tanggungjawab pelaku usaha di bidang pelayaran yang diatur dalam Buku II KUHD (khususnya Bab V-A tentang Pengangkutan barang) dan peraturan terkait.

Berdasarkan titik tolak dari cakupan Hukum Maritim dalam arti luas, menurut M. Husseyn Umar, Hukum Maritim meliputi baik hukum yang bersifat privat (keperdataan) maupun hukum publik. Lingkupnya meliputi: (a) Ketentuan-ketentuan yang menyangkut Hukum Privat (Keperdataan) secara khusus terdapat dalam Buku II KUHD dengan judul: "Hak-hak dan Kewajiban-Kewajiban yang Timbul dari Pelayaran"; (b) Ketentuan-ketentuan yang menyangkut Hukum Publik pada umumnya mengenai aspek teknis/nautis pelayaran, peraturan ekonomi (seperti persyaratan izin usaha dll) terdapat di berbagai peraturan perundangan yang tersebar (Ordonansi, undang-undang, peraturan pemerintah, surat keputusan menteri dsb).

Di bidang Hukum Privat (Perdata), Buku II KUHD memuat materi hukum yang meliputi: (1) Kapal laut dan muatannya; (2) Pengusaha kapal dan pengusaha pelayaran; (3) Nakhoda, awak kapal dan pelayar; (4) Perjanjian kerja laut; (5) Mencarterkan dan mencarter kapal; (6) Pengangkutan barang; (7) Pengangkutan orang; (8) Tubrukan kapal; (9) Kapal karam, kandas dan penemuan barang di laut; (10) Asuransi atau pertanggungan terhadap bahaya-bahaya di laut; (11) Awar (kerugian di laut); (12) Hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan laut; (13) Kapal dan alat pelayaran di sungai dan perairan pedalaman (Umar, 2001: 157-158-).

Kondisi saat ini, ketentuan-ketentuan dalam Buku II KUHD banyak yang sudah ketinggalan zaman, karena adanya perkembangan teknologi, pola-pola transportasi dan konvensi-konvensi internasional. Dalam praktik di dunia pelayaran, terutama pelayaran dari atau ke luar negeri digunakan ketentuan-ketentuan yang lazim berlaku di dunia internasional, sehingga ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam KUHD sepenuhnya dikesampingkan. Demikian pula pelayaran dalam negeri, beberapa ketentuan penting KUHD tidak dapat dilaksanakan, a.l. mengenai batas tanggungjawab pengangkut yang tidak memadai karena besarnya batas ganti rugi secara nominal dalam ketentuan Pasal 470 dan 474 yang tidak mencerminkan batas ganti rugi yang wajar (Umar, 2001: 162-163). Di bidang hukum publik, khususnya mengenai hal-hal yang bersifat teknis dan juga yang menyangkut kesejahteraan sosial terdapat berbagai kesenjangan karena sebagian besar dari KUHD tersebut belum mengalami penyesuaian dengan berbagai konvensi internasional, meskipun beberapa konvensi telah diratifikasi oleh pemerintah Indonesia (Umar, 2001: 178). Oleh karena itu perlu dikaji lebih lanjut tentang permasalahan ini. Untuk itu, kajian ini akan difokuskan pada rumusan masalah sebagai berikut: (1) Bagaimanakah perkembangan *commercial*

code yang mengatur bidang pelayaran saat ini di Indonesia?; (2) Ketentuan-ketentuan yang manakah dari *commercial code* yang perlu ditinjau ulang untuk mendukung perlindungan konsumen di Indonesia saat ini?; (3) Bagaimanakah pelaksanaan *commercial code* di Pelabuhan Port Klang Malaysia sebagai bahan banding dengan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia?

## II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengikuti tradisi penelitian hukum normatif. Bahan-bahan hukum dikumpulkan dengan studi dokumen baik terhadap bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Meskipun peneliti terjun ke lapangan, namun bahan hukum yang dikumpulkan tetap berupa bahan-bahan hukum baik yang primer maupun sekunder yang diorientasikan untuk menjawab permasalahan hukum yang diajukan. Bahan-bahan hukum tersebut dianalisis berdasarkan analisis tema dan analisis isi. Analisis tema ditekankan pada topik-topik ketentuan hukum dari *commercial code* yang perlu dilakukan evaluasi dan juga direview, sedangkan analisis isi ditujukan pada muatan isi dari ketentuan hukum dari *commercial code* yang perlu direview.

## III. HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

### A. Selintas tentang Perkembangan *Commercial Code* di Indonesia

Menurut sejarahnya, KUHD (aslinya W.v.K.) yang berlaku di Indonesia berasal dari Negara Belanda. Di Belanda sendiri W.v.K mulai dinyatakan berlaku sejak 1 Oktober 1838. Pada waktu itu dunia luar memuji kodifikasi yang dilakukan oleh pemerintah Belanda, karena cara penyusunannya sangat baik. Tetapi kemudian terjadilah kemajuan yang sangat pesat (revolusioner) dengan ditemukannya Mesin Uap yang diterapkan pada kapal-kapal laut, sehingga kapal-kapal tersebut berlayar dengan menggunakan Mesin Uap. Perubahan ini membawa akibat berubahnya hukum bagi nakhoda dan para pengusaha kapal, terutama yang terkait dengan risiko. Dengan digunakannya uap untuk menjalankan kapal, maka kodifikasi tahun 1838 yang dulunya mendapat pujian, kemudian dianggap sudah tidak memadai lagi dengan perkembangan kemajuan teknologi perkapalan (Soedjono, 1982: 10).

Melihat perkembangan tersebut, terdapat upaya-upaya untuk memperbarui Hukum Laut, yang dianggap sudah ketinggalan zaman. Upaya-upaya tersebut oleh H.M.N. Purwosutjipto diringkaskan sebagai berikut: (a) Pada akhir abad ke-18 (1890), atas dorongan dari Kamar Dagang Rotterdam diusulkan kepada Pemerintah Belanda agar memperbarui Hukum Laut. Komisi yang dibentuk oleh Kamar Dagang tersebut berhasil mengumumkan rencana perubahan/pembaruan Hukum Laut pada tahun 1901; (b) Karena desakan dan dorongan kepada pemerintah Belanda ini makin santer, maka akhirnya pada tahun 1905 Menteri Kehakiman Belanda pada waktu itu, Mr.E.E. Van Raalte, memerintahkan kepada Prof.Mr.W.L.P.A Molengraaff untuk menyusun rencana pembaruan Hukum Laut dan Rencana tersebut telah selesai pada tahun 1907; (c) Rencana tersebut kemudian dikirim kepada Raad van State untuk advis, yang baru diberikan pada tahun 1910; (d) Dengan disahkan *Traktat Brussels* pada tahun 1910 tentang Tubrukan Kapal, uang tolong dan

uang penyelamat (*hulp en bergloon*), maka rencana undang-undang tersebut disesuaikan dengan Traktat Brussels oleh penyusunnya dan baru pada tahun 1914 dapat diumumkan; (e) Pada tahun 1920 rencana undang-undang pembaruan Hukum Laut itu oleh Menteri Kehakiman Belanda pada waktu itu, Mr.Heemskerk diajukan kepada Staten Generaal; (f) Pada tahun 1924 rencana undang-undang tersebut dibicarakan dalam Staten Generaal dan pada tanggal 22 Desember 1924 diundangkan dalam S.Ned.1924-573; (g) Pada tahun 1924 itu juga telah diterima sebagai perjanjian internasional "*The Hague Rule*". Ini merupakan suatu alasan untuk merubah undang-undang tentang "Hukum Laut" yang baru saja dundangkan itu. Hal ini terjadi pada tahun 1926; (h) Undang-undang Hukum Laut Baru tahun 1926 ini mengatur tentang: kapal-kapal laut, pengusaha kapal, nakhoda, carter kapal, pengangkutan laut, dan tubrukan kapal. Ini mulai diberlakukan sejak 1 Pebruari 1927 bersama-sama dengan undang-undang tentang: Surat-Surat Laut (*Zeebrievenwet*) yang diundangkan pada tanggal 10 Juni 1926 (S.Ned.1926-171); (i) Undang-undang tentang Hukum Laut yang baru tersebut setelah dilakukan beberapa perubahan kemudian diberlakukan di Hindia Belanda (Indonesia) dan semua daerah jajahan Belanda lainnya. Untuk Hindia Belanda (Indonesia) Hukum Laut yang baru ini dimasukkan dalam S.1933-47 jjs 38-1 dan 2, yang mulai berlaku pada 1 April 1938. Pemberlakuan tersebut didasarkan pada asas konkordansi, yakni W.v.K Hindia Belanda konkordans dengan W.v.K Belanda (H.M.N.Purwosutjipto, 1985: 5-8).

Sejak proklamasi 17 Agustus 1945, W.v.K Indonesia (KUHD) tetap diberlakukan berdasarkan pada asas toleransi yuridis Pasal II Aturan Peralihan UUD 1945: "Segala peraturan perundang-undangan dan lembaga negara yang ada masih tetap berlaku selama belum diadakan yang baru menurut Undang-Undang Dasar ini". Dengan demikian sejak proklamasi 17/8/1945 KUHD tetap dalam keadaan seperti pada saat diberlakukan oleh pemerintah Belanda.

Semangat kemerdekaan Indonesia telah membangkitkan bangsa Indonesia untuk membangun dan mengembangkan industri pelayaran nasional, yang selama zaman penjajahan dikuasai oleh perusahaan pelayaran milik Belanda. Pelayaran pantai (*cabotage*), yaitu pelayaran antar pulau di Indonesia, sejak tahun 1891 dikuasai dengan hak monopoli oleh N.V. KPM (*Koninklijke Paketvaart Maatschappij*) yang terikat oleh suatu kontrak yang disebut "*Groot Archipel Contract*" dengan pemerintah Belanda. Untuk pelayaran ke/dari luar negeri, diselenggarakan oleh perusahaan-perusahaan Belanda lainnya dan milik asing.

Perubahan kebijakan terjadi pada tahun 1936 setelah dikeluarkannya *Indische Scheepvaartwet* 1936 (UU Pelayaran, S.1936. No.700) oleh pemerintah Belanda. Undang-undang Pelayaran 1936 ini yang menjadi dasar pengaturan pelayaran setelah Indonesia merdeka berdasarkan asas toleransi yuridis. Perkembangan beberapa peraturan perundangan yang menjadi dasar pengaturan pelayaran setelah Indonesia merdeka seperti diuraikan berikut ini, yang meliputi: (a) Rezim UU pelayaran 1936; (b) Rezim UU No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran; dan (c) Rezim UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

### a. Rezim UU Pelayaran 1936

Beberapa peraturan-peraturan pelaksanaan yang lahir berdasarkan UU Pelayaran 1936 tersebut antara lain: (a) PP No. 61/ 1954 tentang Perusahaan Muatan Kapal Laut; (b) PP No. 47/1957 tentang penyelenggaraan pelayaran dalam fungsinya untuk perkembangan ekonomi sosial; (c) PP No.12 tahun 1962 tentang revisi atas PP No.47 tahun 1957 meskipun tidak secara eksplisit mencabutnya; (d) PP No.5 Tahun 1964 mencabut PP No.47/1957 dan PP No.12/1962; (e) PP No.2 tahun 1969 menyempurnakan PP No.5 tahun 1964; (f) INPRES No.4 tahun 1985 ditujukan untuk melaksanakan dan mengambil langkah-langkah guna makin memperlancar arus barang antar pulau, ekspor dan impor, dalam rangka peningkatan kegiatan ekonomi dan ekspor komoditi non-migas; (g) PP No. 25 tahun 1985 secara fundamental mengubah ketentuan yang dianut dalam PP No.2/ 1969 dimana kegiatan bongkar muat termasuk dalam lingkup kegiatan perusahaan pelayaran; (h) PP No. 17 Tahun 1988 (Pakno 21); (i) INPRES No. 3 tahun 1991 mengatur kembali tata laksana ekspor dan impor dengan mengembalikan fungsi dan tugas-tugas Direktorat Jenderal Bea dan Cukai dan menetapkan kembali wewenang dan tugas-tugas operasional pelabuhan, khususnya Surveyor yang ditetapkan oleh pemerintah.

### b. Rezim UU No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran

Undang-undang ini mulai berlaku 1 September 1992 dan mengatur segala aspek pelayaran baik nautik-teknis, ekonomi pelayaran, maupun hal-hal teknis perundang-undangan yang lazim yaitu ketentuan pidana, ketentuan peralihan dan penutup. Secara substantif muatan UU tersebut meliputi: kenavigasian (lalu lintas di laut), kepelabuhanan, perkapalan (termasuk kelaiklautan kapal), peti kemas, pengukuran, pendaftaran kapal, awak kapal, pencegahan dan penanggulangan pencemaran laut oleh kapal, pengangkutan, kecelakaan kapal, pencarian dan pertolongan, serta sumber daya manusia.

Dari aspek ekonomi Undang-undang ini membuat terobosan penting karena memuat ketentuan yang merupakan kebijakan dasar untuk mengembangkan armada niaga dan usaha pelayaran nasional yang selama ini belum pernah ditetapkan dengan UU. Dalam Undang-undang tersebut disebutkan adanya 61 kali mengenai perlunya peraturan pemerintah. Yang menarik terkait dengan *Commercial Code* adalah pengaturan tentang nakhoda/pemimpin kapal dan anak buah kapal. Ketentuan tersebut menimbulkan kerancuan mengingat Buku II KUHD juga mengatur hal yang sama secara luas. Memang dalam hal ini dapat diterapkan asas *lex posterior derogat lex priori*. Namun jika dilihat dari masalahnya pengaturan yang terdapat dalam KUHD Buku II jauh lebih luas jangkauannya.

Masalah awak kapal ini sebenarnya mengandung 2 aspek, yaitu aspek hukum publik dan aspek hukum privat. Aspek hukum publik terkait dengan tugas, tanggungjawab dan kedudukan awak kapal dalam penegakan peraturan terkait keselamatan kapal dan pelayaran. Aspek privat terkait hubungan hukum antara nakhoda dan anak buah kapal dengan pemilik atau operator kapal dengan pemilik/ pengirim barang.

### c. Rezim UU No.17 tahun 2008 tentang Pelayaran

Dalam perjalanan waktu, Undang-undang No.21/1992 tentang Pelayaran perlu dilakukan penyesuaian karena telah terjadi berbagai perubahan paradigma dan lingkungan strategis, baik dalam sistem ketatanegaraan Indonesia seperti penerapan otonomi daerah atau adanya kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi.

Pengertian “pelayaran” sebagai sebuah sistem telah berubah dan meliputi angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Pengertian ini memerlukan penyesuaian dengan kebutuhan dan perkembangan zaman serta ilmu pengetahuan dan teknologi agar dunia pelayaran Indonesia dapat berperan di dunia internasional.

Atas dasar hal-hal tersebut, maka disusunlah UU Pelayaran baru yang merupakan penyempurnaan dari Undang-undang No. 21/1992. Penyelenggaraan pelayaran sebagai sebuah sistem diharapkan dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh rakyat, bangsa dan negara. UU ini diharapkan dapat memupuk dan mengembangkan jiwa kebaharian, dengan mengutamakan kepentingan umum, dan kelestarian lingkungan, koordinasi antara pusat dan daerah, serta pertahanan keamanan negara.

Undang-undang No.17/2008 memuat empat unsur utama yakni angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim. Keempat unsur utama tersebut dapat diuraikan sebagai berikut: (a) Pengaturan bidang angkutan di perairan memuat prinsip pelaksanaan asas *cabotage* dengan cara pemberdayaan angkutan laut nasional yang memberikan iklim kondusif guna memajukan industri angkutan di perairan. Ini ditempuh antara lain adanya kemudahan di bidang perpajakan dan permodalan dalam pengadaan kapal serta adanya kontrak jangka panjang untuk angkutan. Dalam rangka pemberdayaan industri angkutan laut nasional, dalam UU ini diatur pula mengenai hipotek kapal. Pengaturan ini merupakan salah satu upaya untuk meyakinkan kreditor bahwa kapal Indonesia dapat dijadikan agunan berdasarkan peraturan perundang-undangan, sehingga diharapkan perusahaan angkutan laut nasional akan mudah memperoleh dana untuk pengembangan armadanya; (b) Pengaturan untuk bidang kepelabuhanan memuat ketentuan mengenai penghapusan monopoli dalam penyelenggaraan pelabuhan, pemisahan antara fungsi regulator dan operator serta memberikan peran serta pemerintah daerah dan swasta secara proposional di dalam penyelenggaraan kepelabuhanan; (c) Pengaturan untuk bidang keselamatan dan keamanan pelayaran memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasi ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam “*International Ship and Port Facility Security Code*”; (d) Pengaturan untuk bidang perlindungan lingkungan maritim memuat ketentuan mengenai pencegahan dan penanggulangan pencemaran lingkungan laut yang bersumber dari pengoperasian kapal dan sarana sejenisnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti

*“International Convention for the Prevention of Pollution from Ships”.*

Selain keempat hal tersebut, yang juga diatur secara tegas dan jelas dalam UU ini adalah pembentukan institusi di bidang penjagaan laut dan pantai (*Sea and Coast Guard*) yang dibentuk dan bertanggung jawab kepada Presiden dan secara teknis operasional dilaksanakan oleh Menteri. Penjaga laut dan pantai memiliki fungsi komando dalam penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran, dan fungsi koordinasi di bidang penegakan hukum di luar keselamatan pelayaran. Penjagaan laut dan pantai tersebut merupakan pemberdayaan Badan Koordinasi Keamanan Laut dan Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai. Dengan pengaturan ini diharapkan penegakan aturan di bidang keselamatan dan keamanan pelayaran dapat dilaksanakan secara terpadu dan terkoordinasi dengan baik sehingga tidak terjadi tumpang tindih kewenangan penegakan hukum di laut yang dapat mengurangi citra Indonesia dalam pergaulan antarbangsa. Terhadap Badan Usaha Milik Negara yang selama ini telah menyelenggarakan kegiatan perusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pelimpahan kewenangan Pemerintah, dalam upaya meningkatkan peran Badan Usaha Milik Negara guna mendukung pertumbuhan ekonomi.

Dengan diundangkannya UU 17/2008, berbagai ketentuan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan lain yang berkaitan dengan pelayaran, antara lain KUHD (*Wetboek van Koophandel*), Ordonansi Laut Teritorial dan Lingkungan Maritim Tahun 1939, UU No. 1 Tahun 1973 tentang Landas Kontinen Indonesia, UU No. 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia, UU No. 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982*), UU No.6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, UU No.23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU No. 31 Tahun 2004 tentang Perikanan, dan sepanjang menyangkut aspek keselamatan dan keamanan pelayaran tunduk pada pengaturan UU ini.

Dalam UU ini kebijakan baru yang lahir adalah terbukanya peluang bagi diperlakukannya privatisasi dalam penyediaan layanan kepelabuhanan. Kebijakan privatisasi yang dikembangkan dalam penyediaan layanan pelabuhan ini diharapkan memiliki beberapa manfaat, yaitu: (a) Menaikkan efisiensi manajemen layanan pelabuhan; (b) Memberdayakan sektor swasta untuk menginvestasikan dana mereka dalam mengembangkan dan mengoperasikan infrastruktur dan fasilitas layanan pelabuhan; (c) Menarik pasar baru, investasi, dan aplikasi teknologi dari sektor swasta yang memiliki kinerja lebih baik dalam mengelola layanan pelabuhan; (d) Meningkatkan kualitas layanan konsumen dengan harga bersaing.

Model yang dikembangkan dalam privatisasi pelabuhan ini adalah publik-swasta yang memposisikan fungsi regulator pelabuhan dan pemilik tanah pelabuhan pada wilayah publik (pemerintah) dan memberikan ruang bagi swasta untuk masuk dan berkompetisi pada wilayah operator pelabuhan. Upaya peningkatan sembilan layanan pelabuhan dalam UU ini dikembangkan dengan membangun interaksi yang relevan antara otoritas pelabuhan, operator pelabuhan dan pengguna layanan jasa pelabuhan.

Pola interaksi tersebut merupakan perwujudan dari integrasi ketiga komponen untuk mencapai tujuan bersama yaitu optimalisasi pelayanan. Dengan demikian segala jenis pelayanan jasa yang diusahakan di pelabuhan tidak boleh terpisah dari kontribusi semua komponen yang terlibat dalam kegiatan pelabuhan, baik yang terjadi secara langsung maupun tidak langsung. Target yang ingin dicapai dari interaksi ini adalah optimalisasi pelayanan pelabuhan.

Terkait dengan *Commercial Code*, beberapa hal yang perlu diperhatikan adalah usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan, yaitu: (1) Bongkar muat barang; (2) Jasa pengurusan transportasi; (3) Angkutan perairan pelabuhan; (4) Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut; (5) *Tally* mandiri; (6) Depo peti kemas; (7) Pengelolaan kapal (*ship management*); (8) Perantara jual beli dan/atau sewa kapal; (9) Keagenan awak kapal; (10) Keagenan kapal; dan (11) Perawatan dan perbaikan kapal. Berbagai usaha jasa tersebut di samping mengandung aspek hukum publik seperti perizinan, juga mengandung aspek hukum privat misalnya terkait dengan kontrak-kontrak yang harus dibuat.

## **B. Beberapa Ketentuan *Commercial Code* yang perlu di Review untuk Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen di Bidang Pelayaran**

Aspek Hukum Privat (Perdata) tentang penyelenggaraan angkutan laut di Indonesia sumber utamanya adalah Buku II KUHD. Muatan isi dalam Buku II tersebut mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang timbul dari pelayaran. Cakupan meterinya cukup luas yang pada pokoknya mengatur hal-hal yang berhubungan dengan kapal laut dan muatannya, pemilik/pengusaha kapal, nakhoda dan awak kapal, pengangkutan barang dan orang, tubrukan kapal, bencana kapal, kerugian di laut (awar), asuransi laut, hapusnya perikatan-perikatan dalam perdagangan melalui laut dan juga mengenai kapal dan alat pelayaran sungai dan perairan pedalaman.

Ketentuan-ketentuan yang terdapat pada Buku II KUHD tersebut merupakan produk hukum dari masa Kolonial Belanda dan isinya praktis tidak mengalami perubahan hingga saat ini. Padahal dilihat dari perkembangan Hukum Maritim Internasional dan bahkan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri sekalipun banyak dari ketentuan-ketentuan tersebut sudah tidak memadai untuk diterapkan. Pada saat ini, berbagai konvensi internasional telah lahir dan bahkan sebagian besar telah diterapkan dalam praktik angkutan laut dan pelayaran internasional. Konvensi yang paling menonjol adalah Konvensi Brussel 1920 mengenai penyeragaman ketentuan tentang konosemen (B/L) yang terkenal dengan nama *Haque Rules*, yang kemudian mengalami perubahan dalam Protokol 1967 sehingga terkenal dengan nama *Haque-Visby Rules*. Dalam pada itu telah lahir pula Konvensi Pengangkutan Melalui Laut 1982 yang dikenal dengan nama *Hamburg Rules* yang dimaksudkan untuk pada waktunya menggantikan *Hague/Haque-Visby Rules*.

Di samping itu terdapat pula Konvensi Mengenai Angkutan Barang Multimoda 1980 dan khusus mengenai angkutan penumpang dan barang bawanya. Di sisi lain juga terdapat Incoterm (*International Commercial Terms*) 2010 sebagai usaha dari pelaku bisnis internasional dalam

pengaturan kegiatan bisnis angkutan laut. Incoterm adalah kodifikasi dari peraturan internasional untuk keseragaman interpretasi pasal-pasal kontrak dalam perdagangan internasional. Incoterm merupakan perjanjian antara *seller* dan *buyer*. Dalam Incoterm, *seller* dan *buyer* menetapkan hal-hal yang harus dilakukan dalam suatu *sales contract* untuk menghindari perselisihan dalam pengangkutan laut. Berbagai konvensi dan peraturan lainnya yang bersifat internasional tersebut perlu mendapatkan perhatian untuk pengembangan hukum privat maritim di Indonesia ke depan.

Berikut ini diuraikan hasil review terhadap beberapa aspek pengangkutan barang melalui laut yang perlu mendapatkan perhatian untuk pembaruan *Commercial Code* Indonesia ke depan.

### 1. Pengertian Kontrak dan Para Pihak yang Terlibat

Sebuah kontrak pengangkutan barang melalui laut pada intinya melibatkan dua pihak yaitu pengirim (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*). Namun dalam praktik, pengiriman barang melalui laut melibatkan banyak pihak yang masing-masing mempunyai fungsi dan kepentingannya sendiri. Para pihak tersebut meliputi: (a) Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki barang untuk dikirim dari satu pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan; (b) Penerima barang (*consignee*), yaitu orang atau badan hukum yang akan menerima barang yang dikirim oleh *shipper*; (c) Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau *freight forwarder*, yaitu perusahaan yang ditunjuk mengurus dan menyelesaikan dokumen angkutan laut, baik ekspor maupun impor, termasuk mengangkut barang dari gudang *shipper* ke gudang lini I atau mengangkut barang dari gudang lini I ke gudang *consignee*. EMKL dapat berfungsi sebagai wakil eksportir dan dapat pula berfungsi sebagai importir; (d) Perusahaan Bongkar Muat (PBM), perusahaan yang khusus bergerak dalam kegiatan bongkar-muat dari dan ke kapal; (e) Pengangkut barang (*carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan; (f) PT (Persero) PELINDO, adalah BUMN yang menyediakan fasilitas pelabuhan, baik fasilitas untuk kapal maupun untuk barang; (g) Bea dan Cukai, pihak yang bertanggung jawab terhadap barang-barang yang dibongkar-muat dari dan ke kapal sehubungan dengan pungutan pajak ekspor-impor; (h) Karantina Hewan/Tumbuhan, merupakan pihak yang bertanggung jawab terhadap pengawasan kesehatan barang (hewan dan tumbuhan) yang dibongkar-muat dari dan ke dalam kapal.

Jika dicermati secara seksama, KUHD belum mengatur secara jelas pengertian perjanjian pengangkutan dan pihak-pihak yang menjadi subyek hukum dalam perjanjian tersebut. Pasal 466 KUHD hanya mengatur pengertian tentang pengangkut. Untuk menjamin adanya kejelasan dan kepastian hukum dari para pihak yang menjadi subyek hukum dalam perjanjian, maka diperlukan rumusan yang jelas tentang pengertian perjanjian pengangkutan dan juga pihak-pihak yang menjadi subyek hukumnya. Untuk itu diusulkan rumusan sebagai berikut:

- a. Kontrak pengangkutan barang melalui laut (*Contract of carriage of goods by sea*) adalah kontrak pengangkutan barang di mana antara pengangkut dan pengirim bersepakat untuk membawa barang di atas kapal laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain dan meliputi pula kegiatan

- penyerahan barang di wilayah laut yang disepakati dalam perjanjian.
- b. Pengangkut (*Carrier*) adalah setiap orang atau badan hukum yang namanya tertuang dalam perjanjian pengangkutan barang melalui laut atau pihak yang melakukan perjanjian kepada perusahaan pelayaran berdasarkan perjanjian carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan.
  - c. Pengirim barang (*Shipper*) adalah setiap orang atau badan hukum yang melakukan perjanjian pengangkutan barang melalui laut dengan pengangkut yang memiliki nama atas barang tersebut yang diangkut oleh pengangkut.
  - d. Penerima barang (*Consignee*) adalah orang atau badan hukum yang berhak untuk mengambil pengiriman barang.

## 2. Kewajiban Pengangkut

Kewajiban pengangkut diatur dalam Pasal 467 KUHD, yang menentukan bahwa kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai dari diterimanya dari pengirim sampai diserahkan kepada penerima. Ketentuan tersebut dipertegas oleh Undang-undang No.17/2008 tentang Pelayaran pada Pasal 38 yang menentukan:

- 1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- 2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- 3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Dari rumusan yang sudah ada, baik pada KUHD maupun UU 17/2008, diusulkan rumusan baru untuk memperbaiki KUHD sebagai berikut:

### Kewajiban Pengangkut

- Pengangkut wajib membawa barang ke tempat tujuan dan menyerahkan barang dalam keadaan sesuai dengan kondisi ketika mereka menerimanya.
- Pengangkut wajib membawa tanpa ada penundaan.

## 3. Tanggungjawab Pengangkut

Untuk tanggungjawab pengangkut diatur dalam Psl.468 ayat (1), (2) dan (3) KUHD. Dari kewajiban yang ditentukan oleh undang-undang, melahirkan tanggungjawab pengangkut, yaitu menjaga keselamatan barang yang diangkutnya. Oleh karena itu, segala hal yang mengganggu keselamatan barang, yang merugikan pengirim atau penerima, menjadi tanggungjawab pengangkut. Tanggungjawab ini berarti pengangkut berkewajiban menanggung segala kerugian yang timbul atas barang yang diangkutnya selama dalam batas-batas pengangkutan. Karena pihak lawan dari pengangkut adalah pengirim, maka pengangkut harus bertanggungjawab kepada

pengirim.

Rumusan pasal-pasal yang mengatur tanggungjawab pengangkut baik dalam KUHD maupun Undang-undang No.17/2008 dapat dicermati sebagai berikut ini.

- Pasal 468 ayat (1) KUHD menentukan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas barang yang diangkutnya sejak barang diterima olehnya sampai barang tersebut diserahkan kepada si penerima.
- Psl 468 ayat (2) KUHD menentukan bahwa pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seharusnya atau sebagain tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya atau cacat dari barang tersebut atau kesalahan dari yang mengirimkannya.
- Psl 468 ayat (3) KUHD menentukan bahwa Pengangkut juga bertanggungjawab terhadap segala perbuatan mereka yang dipekerjakan bagi kepentingan pengangkutan dan segala barang (alat-alat) yang dipakainya untuk menyelenggarakan pengangkutan.

Pasal 468 KUHD tersebut dipertegas oleh Undang-undang No.17/2008 tentang Pelayaran.

Pasal 40 menentukan:

- 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- 2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41 menentukan:

- 1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
  - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
  - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
  - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
  - d. kerugian pihak ketiga.
- 2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- 3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dari rumusan yang sudah ada baik pada KUHD maupun Undang-undang 17/2008, diusulkan rumusan baru untuk memperbarui KUHD tentang tanggungjawab pengangkut sebagai berikut:

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh hilangnya atau kerusakan barang serta dari keterlambatan dalam pengiriman jika kejadian yang menyebabkan kehilangan, kerusakan atau penundaan yang terjadi kecuali pengangkut dapat membuktikan ada keadaan terpaksa sehingga dapat terhindar dari tanggungjawab tersebut.

Untuk mempertanggungjawabkan pengangkut ini dapat didasarkan pada 2 (dua) hal yaitu 'wanprestasi' dan 'perbuatan melawan hukum' (PMH). Sarana wanprestasi dapat digunakan jika terdapat unsur kesalahan dari pengangkut terkait dengan pelaksanaan kontrak yang merugikan pengirim. Unsur kesalahan dapat meliputi kesengajaan dan kelalaian yang dilakukan oleh pengangkut. Pengangkut dapat terbebas dari unsur kesalahan ini jika ia dapat membuktikan bahwa perbuatannya itu benar-benar di luar kemampuan pengangkut atau dalam keadaan *force major (overmacht)*. Sementara itu, sarana pmh dapat digunakan jika pengangkut melanggar ketentuan perundang-undangan di luar kontrak pengangkutan, seperti melanggar UU 17/2008 dan Undang-undang lain yang terkait. Semuanya harus dibuktikan dalam proses peradilan oleh hakim.

#### 4. Pembatasan Tanggung Jawab Pengangkut

Pembatasan Tanggungjawab pengangkut diatur dalam Pasal 470, 474, 475, 476 dan 477KUHD. Muatan isi Pasal 470 adalah sebagai berikut:

*Psl 470 ayat (1) menentukan bahwa larangan bagi pengangkut memperjanjikan tidak bertanggungjawab sama sekali atau hanya bertanggungjawab sampai suatu batas harga tertentu, bagi kerugian yang disebabkan: (1) kurang diusahakannya pemeliharaan, perlengkapan, dan peranakbuahan terhadap kapal; (2) kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian; (3) salah memperlakukan atau penjagaan terhadap barang yang diangkut; (4) jika ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.*

*Psl 470 ayat (2) menentukan bahwa memperkenankan pengangkut memperjanjikan bahwa ia tidak akan bertanggungjawab lebih dari suatu jumlah tertentu untuk sepotong barang yang diangkutnya, kecuali kalau kepadanya telah diberitahukan tentang sifat dan harga barang tersebut, sebelum atau pada waktu barang itu diterimanya. Adapun jumlah tertentu tersebut tidak boleh kurang dari 600 (enam ratus) "gulden".*

*Psl 470 ayat (3) menentukan bahwa memperkenankan pengangkut memperjanjikan, bahwa dia tidak akan memberikan susuuatu ganti rugi, apabila sifat dan harga barang dengan sengaja diberitahukan secara keliru.*

Isi Psl 470 harus disesuaikan dengan perkembangan yang terjadi di dunia internasional

(konvensi). Perlu diingat bahwa nilai 'gulden' itu tidak sama dengan rupiah, sehingga perlu disesuaikan dengan ketentuan-ketentuan konvensi internasional. Menurut The Hague Rules Pasal IV ayat (5) ditetapkan sebanyak f. 100, dan menurut perusahaan lainnya ditetapkan sebanyak U\$ 500; Per koli. Menurut Protokol The Hague Rules tanggal 23 Pebruari 1968, jumlah tersebut diubah menjadi 10.000 – franc per koli atau 30 franc perkilogram dari berat kotor barang yang rusak atau hilang. Menurut Konvensi PBB tentang pengangkutan Barang Melalui Laut 1978, Pasal 6 dan, 26, adalah 835 satuan uang per koli atau 2,5 satuan uang perkilogram dari berat kotor barang yang rusak atau hilang. Satuan uang ini menurut Pasal 26 Konvensi tersebut adalah "*Special Drawing Rights* (SDR) yang nilainya ditetapkan oleh *International Monetary Fund*.

Jumlah ganti kerugian yang diharuskan oleh Pasal 468 itu harus dibatasi. Jika tidak, maka ada kemungkinan Pihak Pengangkut akan menderita rugi dan mungkin jatuh pailit, akibatnya tidak ada orang yang sanggup untuk menjadi pengangkut. Agar hal itu tidak terjadi, maka pembentuk undang-undang membatasi jumlah ganti kerugian. Jadi, pembatasan ganti kerugian dapat dilakukan oleh pengangkut sendiri dengan cara mengadakan klausula dalam perjanjian pengangkutan, konosemen atau charter party.

Pembatasan jumlah ganti kerugian tersebut diatur dalam Pasal 474, 475, 476 dan 477 tersebut membedakan antara pengangkut yang juga menjadi pengusaha kapal dan pengangkut yang bukan pengusaha kapal. Pengusaha kapal adalah selalu pengangkut dan dari sebab itu dia bertanggung jawab atas semua barang yang diangkutnya dengan kapal tersebut. Tetapi pengangkut yang bukan pengusaha kapal adalah pengangkut dari sebagian muatan kapal atau beberapa potong dari padanya. Oleh sebab itu pertanggung jawaban pengangkut yang bukan pengusaha kapal ini tidak digantungkan pada kemampuan kapal untuk memuat, tetapi dihubungkan dengan hak tuntutan nya kepada pengusaha kapal.

Pasal 474 menentukan bahwa apabila pengangkut itu adalah juga pengusaha kapal, maka jumlah ganti kerugian pada barang-barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan, terbatas sejumlah 50 (gulden) per meter kubik isi bersih kapal tersebut ditambah dengan isi ruangan mesin.

Pembatasan jumlah kerugian ini tidak berlaku bagi tiap-tiap peristiwa, tetapi bertalian dengan semua barang-barang muatan yang diangkut bersama-sama dalam kapal yang bersangkutan. Hal ini menjadi penting, bila dalam pelayaran yang sama terjadi beberapa sebab yang menimbulkan kerugian, tetapi selalu barang lain yang tertimpa kerugian. Keseluruhan jumlah ganti kerugian yang harus dibayar oleh pengangkut inilah yang dibatasi oleh undang-undang. Dengan demikian maka tercapailah tujuan dari ketentuan undang-undang, dengan mana pengangkut dapat memperhitungkan seluruh risiko yang menjadi bebannya

Untuk perbandingan dengan di Malaysia bahwa Rancangan COGSA Malaysia meningkatkan pembatasan tanggungjawab pengangkut dari GBP100 ke 666,67 SDR per paket/unit atau 2 SDR per kilogram, dimana di antara keduanya dipilih yang tertingi.

Diusulkan rumusan terkait dengan Batas-batas Tanggungjawab Pengangkut:

Kewajiban pengangkut pada terjadinya kehilangan atau kerusakan barang, terbatas pada jumlah

per paket atau unit pengiriman lainnya atau per kilogram berat kotor barang yang hilang atau rusak, yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.

*Kewajiban dari pengangkut atas keterlambatan dalam pengiriman diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah.*

*Dalam kasus apapun, kewajiban pengangkut yang akan diatur dalam peraturan pemerintah harus disesuaikan dengan merujuk pada ketentuan internasional.*

**Pembatasan Pemberian Ganti Rugi bagi Pengangkut:**

*Kerugian sebagai akibat dari kehilangan atau kerusakan barang dibatasi sampai dengan jumlah yang setara dengan 835 unit per paket atau unit pengiriman lainnya atau 2,5 unit per kilogram berat kotor barang yang hilang atau rusak, mana yang lebih tinggi.*

*Tanggung jawab pengangkut atas keterlambatan dalam pengiriman dibatasi sampai dengan jumlah yang setara dengan dua setengah kali pengiriman yang dibayar dari barang tertunda, tetapi tidak melebihi barang total hutang di bawah kontrak pengangkutan barang melalui laut.*

*Dalam hal apapun kewajiban total pengangkut, di bawah kedua sub-ayat di atas dari ayat ini, melebihi batasan yang akan dibuat berdasarkan sub-ayat pertama untuk total kerugian dari barang-barang.*

**Kehilangan hak untuk membatasi tanggungjawab:**

*Pengangkut tidak berhak mendapat manfaat dari terbatasnya tanggungjawab jika terbukti bahwa kerugian, kerusakan atau keterlambatan pengiriman akibat perbuatan atau kelalaian pengangkut yang dilakukan dengan maksud untuk menimbulkan kerugian kerusakan, seperti menunda, atau sembarangan dan dengan pengetahuan bahwa kerugian, kerusakan atau keterlambatan mungkin akan terjadi.*

*Seorang pekerja atau agen dari pengangkut tidak berhak mendapat manfaat dari terbatasnya tanggung jawab jika terbukti bahwa kerugian, kerusakan atau keterlambatan pengiriman akibat perbuatan atau kelalaian dari pekerja atau agen, dilakukan dengan sengaja menyebabkan kerugian, kerusakan atau keterlambatan, atau sembarangan dan dengan mengetahui bahwa kerugian, kerusakan atau keterlambatan mungkin akan terjadi.*

## **5. Perlindungan terhadap Pengirim dan Penerima Barang**

Ps1 470-a KUHD menentukan bahwa bila kerugian yang timbul itu disebabkan karena suatu cacat daripada alat pengangkutan atau susunannya, maka pengangkut dilarang membebaskan beban untuk membuktikan: (1) bahwa ia telah cukup mengusahakannya mengenai pemeliharaan peralatan dan peranakbuahan kapal; (2) bahwa alat pengangkutan itu mempunyai cukup kesanggupan untuk melakukan pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang sudah ditutup.

Ps1 471 KUHD menentukan bahwa bila ada kesalahan atau kelalaian dari pengangkut atau orang yang dipkerjakannya, maka pengangkut tidak dapat membebaskan tanggungjawabnya,

keculai bila secara tegas telah diperjanjikan sebaliknya. Psl 517-b KUHD menentukan bahwa konosemen-konosemen yang isinya bertentangan isi Pasal 470 KUHD, tidak boleh dikeluarkan untuk pengangkutan-pengangkutan yang berasal dari pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Pada hakikatnya Psl 470 bertujuan untuk melindungi pihak Pengirim, yang kedudukan ekonominya relatif lemah jika dibandingkan dengan kedudukan ekonomi Pengangkut. Hal ini disadari oleh pembentuk undang-undang sehingga menetapkan pasal-pasal yang fungsinya menegakkan ketentuan dalam Pasal 470 tersebut yaitu Psl 470-a; 471; dan 517-b.

Pasal 471 itu adalah peraturan pelengkap, artinya pengangkut dapat memperjanjikan menyimpang dari ketentuan-ketentuan tersebut dalam Pasal 471. Pasal 517-b merupakan aturan pemaksa, sehingga jika dilanggar syarat perjanjian tersebut batal demi hukum (artinya dianggap tidak pernah ada perjanjian tersebut). Untuk itu diusulkan rumusan untuk melindungi pengirim dan penerima barang sebagai berikut:

*Jika sebuah kontrak telah disepakati dan telah berjalan, maka tanggung jawab terkait dengan barang yang akan dikirim sepenuhnya berada ditangan pengangkut, apabila terjadi sebuah kelalaian atau kesalahan yang mengakibatkan hilang atau rusaknya barang yang dikirim tersebut, maka hal tersebut sepenuhnya akan menjadi tanggung jawab pengangkut, kecuali terdapat suatu keadaan yang diluar kuasa pengangkut (keadaan memaksa) yang mengakibatkan rusak atau hilangnya barang yang akan dikirim.*

Pengecualian tanggung jawab pengangkut atau orang yang diperkerjakan terhadap barang yang dikirim, yaitu: (1) Barang yang dikirim tersebut berbeda atau tidak sesuai dengan barang yang telah disepakati dalam kontrak, baik berupa bentuk, nilai, sifat, karakter dan fungsinya; (2) Ada perjanjian pengecualian yang secara tegas terdapat dalam kontrak tersebut dan telah disepakati dan diketahui oleh para pihak; (3) Terkait dengan pengiriman barang berbahaya, maka pengirim harus memenuhi semua ketentuan yang telah diatur, yaitu: (1) Pengirim harus menandai atau label barang sebagai berbahaya; (2) Pengirim harus memberitahukan kepadanya tentang karakter dari barang berbahaya dan jika perlu, tindakan pencegahan harus diambil; (3) Jika pengirim tidak mampu menerangkannya kepada pengangkut yang sebenarnya tidak memiliki pengetahuan tentang karakter barang berbahaya tersebut, apabila barang tersebut hancur atau rusak, maka tidak terdapat pembayaran kompensasi atas hancur dan hilangnya barang tersebut; (4) Jika pengirim tidak dapat mematuhi ketentuan yang telah disepakati, maka pengangkut tidak bertanggung jawab; (5) Para pelayan atau agen pengirim tidak bertanggung jawab atas kehilangan atau kerusakan sebagaimana dimaksud dalam ayat diatas, kecuali kerugian atau kerusakan disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian yang mereka lakukan.

### **C. Studi Komparasi Pelaksanaan *Commercial Code* di Pelabuhan Portklang Malaysia**

#### **a. Kondisi Umum Pelabuhan**

PortKlang terletak di Negara Bagian Selangor, Malaysia. Lokasinya di lembah Klang, sekitar

40 km dari Kuala Lumpur. Berdasarkan instruksi pemerintah pada tahun 1993, pelabuhan ini dibangun sebagai pelabuhan pusat B/M nasional dan terkadang juga digunakan sebagai persinggahan. PortKlang melayani *hinterland* yang menguasai dan menjadi pusat pertumbuhan terencana di Selangor dan terdapat Bandara Udara Internasional.

PortKlang masuk dalam ranking 13 pelabuhan terbaik di dunia (Lihat Tabel 3) dan menangani sekitar 37% perdagangan laut Malaysia. Lokasinya yang strategis menjadikan PortKlang sebagai pelabuhan pertama yang menghubungkan lingkaran barat dan timur dari jalur perdagangan belahan Eropa dan timur dunia. Pelabuhan ini memiliki hubungan dagang dengan lebih dari 120 negara dan jaringan lebih dari 300 pelabuhan di seluruh dunia.

Dalam performancenya, total alur barang yang diangkut pada tahun 2011 mencapai 9,603,926 TEUS dan kontainer sebanyak 194,167,667 FWT yang rinciannya terdapat pada Tabel 1 berikut ini.

**TABEL. 1 PERFORMANCE ALUR BARANG DAN KONTAINER TAHUN 2011 DI PORT KLANG**

Indigenous	3,515,050	37%
Transshipment	6,088,876	63%
Containerised	166,576,695	87%
Conventional	275,909,72	13%

Sumber: PortKlang Authority, 2011

Kondisi tersebut ditunjang dengan kapal dan sarana yang memadai sebagaimana rincian pada Tabel 2 berikut ini.

**TABEL. 2 JUMLAH KAPAL DI PORT KLANG**

Operator	Year	Dry	Liquid	General	Container	Passenger	TOTAL	%
Northport		153	618	973	5,386	574	7,704	43
Westport		200	1,555	722	7,001	2	9,480	52
Private Jetty	2011	58	43	0	0	687	788	4
Glenn Cruise		0	0	0	0	145	145	1
G. Total		411	2,216	1,695	12,387	1,408	18,117	100

Sumber: PortKlang Authority, 2011

Kondisi tersebut, menempatkan PortKlang sebagai pelabuhan terbaik ke-13 pada tahun 2011.

TABEL. 3 PERINGKAT DUNIA PELABUHAN BERDASARKAN JUMLAH ARUS BARANG TAHUN 2011

World Ranking	Port Name	Total TEU (Million)
1 (2)	Shanghai	31.5
2 (1)	Singapore	29.8
3 (3)	Hong Kong	24.3
4 (4)	Shenzhen	22.9
5 (5)	Busan	15.9
6 (8)	Ningbo	14.5
7 (6)	Guangzhou	13.9
8 (9)	Qingdao	12.8
9 (7)	Dubai	12.8
10 (10)	Rotterdam	12.2
11 (11)	Tianjin	11.2
12 (12)	Kaohsiung	9.8
<b>13 (13)</b>	<b>PortKlang</b>	<b>9.6</b>
14 (14)	Hamburg	9.1
15 (16)	Antwerp	8.7
16 (17)	Los Angeles	7.8
17 (18)	Port Tanjung Pelepas	7.5
18 (15)	Long Beach	6.6
19 (19)	Xiamen	6.4
20 (22)	Dalian	6.3

Sumber : Port Klang Authority, 2011

### b. Manajemen Pelabuhan

Beberapa hal penting terkait pengelolaan pelabuhan di Malaysia dapat dijelaskan sebagai berikut: (a) Pemerintah Malaysia mempunyai 2 (dua) pelabuhan utama terbesar yaitu *Port Klang* yang terletak di wilayah Kuala Lumpur dan Pelabuhan Tanjung Pelepas terletak di Wilayah Johor; (b) Pembinaan penyelenggaraan *Port Klang* oleh *Port Klang Authority*; (c) *Port Klang* memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan berkualitas; (d) *Port Klang* terdiri dari 2 terminal yaitu *Nort Port* dan *West Port*; (e) *Nort Port* terminal yang merupakan pelabuhan multipurpose dioperasikan oleh perusahaan *Nort Port (Malaysia) Bhd* yang merupakan cabang dari perusahaan *NCB Holding Bhd*; (f) Demikian juga dengan *West Port Terminal* dioperasikan oleh *Klang Multi Terminal Sdn Bhd* yang juga merupakan cabang

dari NCB Holding Bhd dan PTP dioperasikan oleh Johor West Port Sdn Bhd.(MISC, 2003; Departemen Perhubungan, 2007)

Pembinaan penyelenggaraan Pelabuhan dilakukan oleh *Port Authority*. Disamping itu, pengelolaan mencakup beberapa aktivitas antara lain: (a) Pelabuhan Tanjung Pelepas memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan yang berkualitas; (b) Port Klang ditetapkan sebagai kawasan bebas (*Free Zone*) tepatnya *Nortport* pada 1 April 1993, *South Point* pada 19 Februari 2004 dan *Westports* 20 Juni 1996 dimana investor bebas bersyarat untuk ke pelabuhan tersebut.

Kedua pelabuhan tersebut dilengkapi sarana angkutan yang komprehensif baik angkutan *container* melalui prasarana jalan raya, rel KA, laut dan sarana angkutan udara secara multi moda. (MISC, 2003; Departemen Perhubungan, 2007).

### c. Kebijakan Privatisasi dalam Aktivitas Pelabuhan

Peraturan-peraturan yang melandasi aktivitas PortKlang dan Tanjung Pelepas dapat dilihat dari penjelasan di bawah ini: (a) Penyelenggaraan pelabuhan umum adalah menjadi tanggungjawab Pemerintah Malaysia melalui Menteri Pengangkutan Malaysia yang dalam pelaksanaan diselenggarakan oleh *Regulatory Authority* dengan tugas melakukan pembinaan atas penyelenggaraan kepelabuhan; (b) PortKlang dibangun dengan investasi total untuk Port Klang sebanyak 50 million RM dan dibangun melalui pola kerja sama antara Pemerintah Malaysia dengan pihak Swasta, dimana untuk Port Klang dengan NCB Holding Bhd; (c) Keikutsertaan pihak swasta tersebut dilakukan melalui prosedur tender terbuka dan Pemerintah Malaysia dengan memberikan hak konsesi selama 30 tahun dengan skema *Built Operate* dan Transfer (BOT); (d) Pola bagi hasilnya dilakukan berdasarkan *revenue sharing* sebesar 30% dari revenue tahunan, sementara itu pihak swasta mendapatkan *revenue* dari kegiatan *stevedoring* dan penumpukan sedangkan pelayanan kapal menjadi revenue dari Pemerintah Malaysia; (e) Lahan dan perairan serta fasilitas basic infrastruktur seperti break water, alur, kolam, serta sarana bantu navigasi pelayaran disediakan oleh Pemerintah Malaysia, sedangkan bangunan dan fasilitas operasional pengelolaan pelabuhan disamakan dengan pihak swasta; dan (f) Mengenai tarif-tarif di pelabuhan dikontrol langsung oleh Pemerintah Malaysia.

### d. Pelaksanaan *Commercial Code* di Pelabuhan

Sebagai payung hukum dalam praktik bisnis dan perangkat-perangkat terkait di PortKlang terdapat beberapa peraturan nasional yang dirujuk dan berpengaruh terhadap kegiatan bisnis pelayaran. Peraturan-peraturan tersebut antara lain: (1) Ordinan Pengangkutan Kargo Melalui Air 1950; (2) Ordinan Perkapalan Saudagar 1952; (3) Ordinan Perkapalan Saudagar (Sabah) 1960; (4) Ordinan Perkapalan Saudagar (Sarawak) 1960; (5) Akta Lembaga Dius Api; (6) Akta Lembaga Pelabuhan 1963; (7) Akta Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang 1955; (8) Akta Lembaga Pelabuhan Bintulu 1981; dan (9) Akta Pelabuhan (Penswastaan).

Selain peraturan yang berlaku secara nasional tersebut, di Port Klang juga diberlakukan pengaturan yang berasal dari perjanjian internasional baik yang bersifat bilateral maupun multi-lateral. Perjanjian internasional secara bilateral dapat dilihat dalam Tabel 4 berikut ini.

**TABEL 4. PERJANJIAN BILATERAL MALAYSIA DENGAN NEGARA-NEGARA LAIN**

Tahun	Negara
1983	Malaysia-Bangladesh
1983	Malaysia-Turkey
1985	Malaysia-Belgo-Luxemburge
1985	Malaysia-Sri Lanka
1985	Malaysia-Pakistan
1987	Malaysia-Russia
1987	Malaysia-China
1988	Malaysia-Indonesia
1988	Malaysia-South Korea
1991	Malaysia-Romania
1992	Malaysia-Vietnam
1997	Malaysia-South Africa

Sumber: Port Klang Authority, 2011

Dalam hal pelaksanaan *Commercial Code* di bidang pelayaran, Malaysia memberlakukan *Malaysia Carriage of Goods by Sea Act 1950 (COGSA)* yang diberlakukan sejak pendudukan Inggris. Pasca kemerdekaannya, beberapa peraturan lain ditetapkan untuk diberlakukan di dua wilayah Malaysia yaitu, *Convention Relating to the Carriage of Goods by Sea and to the Liability of Shipowners and Others* yang diberlakukan tahun 1960 di Malaysia Timur (Sarawak), dan di wilayah Sabah peraturan turunan tahun 1961 yang mengadopsi *Hague Rules*. Namun saat ini Malaysia masih dalam proses upaya revisi COGSA disesuaikan dengan Konvensi Internasional yang lebih relevan saat ini yaitu *Hague-Visby Rules 1968* terutama dalam hal tanggungjawab dan ganti rugi.

Selain Port Klang pelabuhan Malaysia lainnya yang masuk di jajaran 20 besar adalah Pelabuhan Tanjung Pelepas. Dalam hal infrastruktur, pelabuhan-pelabuhan tersebut memang unggul dari beberapa pelabuhan yang ada di Indonesia, meskipun dalam hal regulasi yang diberlakukan masih lebih maju Indonesia, karena Indonesia sudah menerapkan *Hague-Visby Rules 1968* (lihat Tabel 5)

Berdasarkan data yang dikumpulkan, sesungguhnya Indonesia tidak tertinggal dalam hal pemberlakuan hukum yang berlaku. Data pada Tabel 5 menunjukkan bahwa dalam praktik Indonesia sudah memberlakukan *Hague-Visby Rules 1968* (tidak ada kepastian sudah diratifikasi

atau belum). Sementara itu negara Malaysia masih memberlakukan *Hague Rule 1924*. Setelah dilakukan survey lapangan menunjukkan bahwa pencapaian prestasi PortKlang bukan hanya hukum yang diberlakukan secara konsisten, namun juga ketersediaan infrastruktur yang lebih memadai dibanding pelabuhan di Indonesia. Untuk itu tidak mengherankan apabila dalam peringkat dunia prestasi PortKlang menempati posisi yang sangat diperhitungkan. Jadi upaya yang harus dilakukan Indonesia kedepan selain memperbaiki aspek regulasinya adalah juga perbaikan terhadap infrastruktur dan SDM. Berikut tabel tentang negara-negara peserta konvensi yang menerapkan Hague-Rule, Hague/Visby-Rule dan Hamburg-Rule

**TABEL 5. DAFTAR NEGARA-NEGARA PESERTA KONVENSI YANG MENERAPKAN HAGUE-RULE, HAGUE/VISBY-RULE DAN HAMBURG-RULE**

Albania			Finland	Hague-Visby	•
Algeria	Hague		France	Hague-Visby	•
Angola	Hague		Gambia	Hamburg	
Anguilla	Hague		Georgia	Hamburg	•
Antigua and Barbuda	Hague		Germany	Hague-Visby	•
Argentina	Hague/Hague-Visby	i	Ghana	Hague	
Australia	Hague-Visby/Hamburg	i•	Goa	Hague	
Austria	Hamburg		Gibraltar	Hague-Visby	•
Bahamas	Hague		Greece	Hague-Visby	•
Bangladesh	Hague	j	Grenada	Hague	
Barbados	Hamburg		Guinea	Hamburg	
Belgium	Hague-Visby	•	Guinea-Bissau	Hague	
Belize	Hague		Guyana	Hague	
Bermuda	Hague-Visby	•	Hong Kong	Hague-Visby	• 1
Bolivia	Hague		Hungary	Hamburg	
Botswana	Hamburg		Iceland	Hague-Visby	i•
British Virgin Islands	Hague-Visby	•	India	Hague/Hague-Visby	i•
Brunei	Hague		Indonesia	Hague-Visby	j
Burkina Faso	Hamburg		Iran	Hague	
Burundi	Hamburg		Israel	Hague/Hague-Visby	i•
Cameroon	Hamburg		Italy	Hague-Visby	•
Canada	Hague/Hague-Visby	§•			
Cape Verde	Hague		Japan	Hague-Visby	•
Cayman Islands	Hague-Visby	•	Jordan	Hamburg	
Chile	Hamburg		Kenya	Hamburg	2
China	Hague-Visby/Hamburg	§•			
Comoros	Lebanon		Hamburg		
Congo	Hague		Lesotho	Hamburg	
Cote d'Ivoire	Hague		Liechtenstein		
Croatia		•	Luxembourg	Hague-Visby	•
Cuba	Hague		Macau	Hague	
Cyprus	Hague		Madagascar	Hague	
Czech Republic	Hamburg		Malawi	Hamburg	
Denmark	Hague-Visby	•	Malaysia	Hague	
Djibouti			Marshall Islands		
Dominica	Hague		Martinique		

Dominican Republic	Hague		Mauritania		
East Timor	Hague		Mauritius	Hague	
Ecuador	Hague-Visby		Mexico	Hague-Visby	•
Egypt	Hamburg	•	Micronesia		
Estonia	Hague	i	Moldova		
Falkland Islands	Hague-Visby		Monaco	Hague	
Fiji	Hague		Montserrat	Hague-Visby	•
Morocco	Hamburg		Slovakia	Hamburg	
Mozambique	Hague		Slovenia	Hague	
Nauru	Hague		Soloman Islands	Hague	
Netherlands	Hague-Visby	•	Somalia	Hague	
New Zealand	Hague-Visby	•	South Africa	Hague-Visby	i
Nigeria	Hamburg		Spain	Hague-Visby	•
Norway	Hague-Visby	•	Sri Lanka	Hague-Visby	
Oman	Hague-Visby	i*	Sweden	Hague-Visby	•
Pakistan	Hague	i	Switzerland	Hague-Visby	•
Panama	Hague	i	Syria	Hague-Visby	
Papua New Guinea	Hague		Taiwan	Hague	
Paraguay	Hague-Visby		Tanzania	Hamburg	
Peru	Hague		Thailand	Hague-Visby/Hamburg	3
Philippines	Hague	i	Tonga	Hague-Visby	
Poland	Hague-Visby	•	Trinidad and Tobago	Hague	
Portugal	Hague/Hague-Visby	i	Tunisia	Hamburg	
Romania	Hamburg		Turkey	Hague	
Russian Federation	Hague-Visby	•	Turks and Caicos Islands	Hague-Visby	•
Sabah	Hague		Tuvalu	Hague	
Saint Helena	Hague		Uganda		
Saint Kitts and Nevis	Hague		Ukraine	Hague-Visby	i*
Saint Lucia	Hague		United Arab Emirates	Hague-Visby	i
Saint Vincent and the Grenadines	Hamburg		United Kingdom	Hague-Visby	•
Sao Tome and Principe	Hague		United States	Hague	
Senegal	Hamburg		Uruguay	None	4
Serbia and Montenegro	Hague		Venezuela	Hague-Visby/Hamburg	i
Seychelles	Hague		Vietnam	Hague-Visby	i
Serra Leone	Hamburg		Zambia	Hague	
Singapore	Hague-Visby				

Sumber: MOT Malaysia, 2012

KETERANGAN:

- SDR Protocol
  - i Dengan penerapan hukum setempat
1. Pemerintah Republik Rakyat China dikonfirmasi dengan surat 4 Juni 1997 hingga Depositari bahwa Aturan Den Haag-Visby dan SDR Protocol terus berlaku untuk Daerah Administrasi Khusus Hong Kong dengan Pasal 8 tentang reservasi dari Protokol Visby dan Pasal 3 Protokol SDR.
  2. Aturan Hamburg tidak dapat diterapkan untuk klaim dalam praktik.
  3. Dengan penerapan hukum setempat. Perubahan atas COGSA BE 2.534 sedang dipertimbangkan di buku publikasi.
  4. Hukum lokal akan mengakui beberapa hak keterbatasan.

## IV. SIMPULAN DAN SARAN

### A. Simpulan

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa terdapat beberapa ketentuan *commercial code* yang perlu direview yaitu terkait dengan pengertian kontrak dan para pihak yang terlibat dalam pembuatan kontrak, pengaturan secara jelas dan tegas tentang kewajiban dan batas-batas tanggungjawab pengangkut, dan perlindungan terhadap pengirim barang (konsumen). Dari hasil kajian perbandingan di Pelabuhan Port Klang Malaysia menunjukkan bahwa sesungguhnya secara normatif Indonesia tidak tertinggal dalam hal pengaturan Commercial Code. Meskipun belum ada kejelasan apakah Indonesia sudah meratifikasi atau belum *Hague-Visby Rules 1968*, namun dalam praktik Indonesia telah memberlakukan *Hague-Visby Rules 1968* dibandingkan dengan Malaysia yang masih memberlakukan *Hague Rule 1924*. Realitas empirik menunjukkan bahwa Pelabuhan PortKlang lebih maju dibandingkan dengan pelabuhan di Indonesia dalam hal ketersediaan infrastruktur. Pelabuhan PortKlang menempati rangkin 13 diantara pelabuhan-pelabuhan di dunia, sedangkan pelabuhan di Indonesia tidak masuk rangking yang diperhitungkan.

### B. Saran

Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan segera melakukan pembaruan terhadap ketentuan-ketentuan KUHD yang sudah tertinggal dengan perkembangan zaman. Ketentuan yang perlu diperbarui meliputi: pengertian kontrak dan para pihak yang terlibat dalam pembuatan kontrak, pengaturan secara jelas dan tegas tentang kewajiban dan batas-batas tanggungjawab pengangkut, dan perlindungan terhadap pengirim barang (konsumen).

Pemerintah Indonesia perlu memperjelas kedudukan *Hague-Visby Rules 1968* untuk diratifikasi, sehingga mempunyai kekuatan mengikat sebagai bagian dari hukum positif Indonesia. Pemerintah perlu menata ulang infra struktur pelabuhan-pelabuhan di Indonesia, agar tidak tertinggal dengan perkembangan dengan negara-negara lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Berlingieria, Francesco, 2009. *Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotherdam Rules*. Papper Delevered at The General Assembly of The AMD, Marrakesh 5-6 November 2009.
- H.M.N. Purwosutjipto, 1985, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 5, Hukum Perairan laut dan Pemiran Darat*, Jakarta, Penerbit Djambatan.
- Hartono, Siti Soemarti, 1983. *KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) & PK (Peraturan Kepailitan*, Yogyakarta, Seksi hukum Dagang Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada.
- Juwana, Hikmahanto, *Bunga Rampai Hukum Ekonomi dan Hukum Internasional*, Jakarta, Penerbit Lentera Hati, 2002.
- Maritime Legislation Project Indonesia, 1987. *Part 4 Private Maritime Law*, Final Report of The Foreign Experts, Amsterdam/Jakarta.

- Ministry of Transportation Malaysia, 2012. "Draft Malaysia Carriage of Goods by Sea Act 201X". MIMA (Maritime Institute of Malaysia)
- Ministry of Transportation Malaysia, 2012. "Parties to the Conventions and the Countries which apply the Rules:.
- Putra, Ida Bagus Wyasa, 2000, *Aspek-Aspek Hukum Perdata Internasional dalam Transaksi Bisnis Internasional*, Bandung, PT Refika Aditama.
- Sardjono, Sapto, 1985, *Hukum Dagang Laut Bagi Indonesia*. Jakarta, CV.Simplex.
- Syahmin AK, 2006, *Hukum Dagang Internasional; Dalam Kerangka Studi Analitis*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- Soedjono, Wiwoho, 1982, *Hukum Dagang, Suatu Tinjauan tentang Ruang Lingkup dan masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di laut bagi Indonesia*. Jakarta, Bina Aksara
- Suyono, RP. 2007, *Shipping: Pengangkutan Intermoda Ekspor Impor Melalui Laut*, edisi revisi, Jakarta, PPM, Jakarta
- Umar, M. Husseyn, 2001, *Hukum Maritim dan masalah-masalah Pelayaran di Indonesia, Buku 1*. Jakarta, Pustaka Sinar Harapan.
- \_\_\_\_\_, 2001, *Hukum Maritim dan masalah-masalah Pelayaran di Indonesia, Buku 2*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- \_\_\_\_\_, 2001, *Hukum Maritim dan masalah-masalah Pelayaran di Indonesia, Buku 3*. Jakarta, Pustaka Sinar Harapan

#### **Peraturan:**

- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.
- Undang-Undang No. 30 Tahun 1999 Tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis
- Peraturan Presiden No. 44 Tahun 2005 tentang pengesahan konvensi internasional tentang *Piutang Maritime dan Mortgage (Mortgage Law and Maritime Liens 1993)*.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 61 tahun 2009 tentang kepelabuhan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayanan jasa bongkar muat petikemas di dermaga konvensional di pelabuhan yang diselenggarakan oleh badan usaha pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 25 tahun 2002 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 79 tahun 1999 tentang Status Trayek Tetap dan Teratur atau Linier Angkutan Laut Luar Negeri.
- Wikipedia English, available at [http://en.wikipedia.org/wiki/Commercial\\_code](http://en.wikipedia.org/wiki/Commercial_code)