

PROBLEMATIKA PENYERAGAMAN HUKUM MARITIM PERDATA DAN PENYELARASANNYA KE DALAM HUKUM NASIONAL

Aktieva Tri Tjitrawati
Fakultas Hukum
Universitas Wijaya Kusuma Surabaya

Abstrak

Berbagai problematika penyeragaman dan penyelarasan hukum maritim perdata akan mewujudkan penegasan efisiensi dan kepastian hukum dalam melakukan aktivitas kemaritiman internasional, penyeragaman hukum juga mendorong terselenggaranya keadilan dan ketertiban sebagai prinsip utama dalam hukum perdata internasional, implikasi negarayang timbul dari penyeragaman ini bagi negara peserta perjanjian internasional. Konstruksi berfikir dan konsep hukum yang sudah terbangun menurut hukum peserta tersebut. Menerima konstruksi hukum yang berbeda akan mengganggu konstruksi berpikir hukum negara tersebut mengenai masalah tertentu.

Kata kunci : hukum maritim, hukum nasional

Abstract

Various problems of uniformity and alignment of civil maritime law will embody the assertion efficiency and legal certainty in melakukan international maritime activity, the uniform law also encourages the implementation of justice and order as a main principle in civil law international, negarayang implications arising from this uniformity for the participating countries of international agreements. Construction of thinking and legal concepts that have been built according to the law of the participant. Receiving a different legal construction would disrupt the construction of state law thinks about certain issues.

Keywords: maritime law, national law

PENDAHULUAN

Pengangkutan manusia dan barang melalui laut secara internasional dewasa ini meningkat dari tahun ke tahun. Peningkatan secara tajam terjadi pada tahun 2004 yaitu mencapai 6,76 milyar ton barang yang dimuat, dengan tingkat pertumbuhan rata-rata dari tahun 2001 sampai 2005 sebesar 4,3 persen per tahun. (OECD, 2005) Besarnya arus perdagangan itu tentunya menuntut adanya penyelenggaraan jasa pengangkutan yang

efisien, dan efisiensi akan mudah tercapai jika terselenggara sistem administrasi yang dilandasi kerangka hukum penyelenggaraan transportasi laut yang memadai.

Salah satu cara mencapai bentuk efisiensi adalah adanya keseragaman ketentuan hukum yang mengatur aktivitas pelayaran dan hubungan hukum diantara para pelakunya. Keseragaman aturan melahirkan kepastian, efektivitas dan efisiensi,

dimana pelaku transportasi laut akan lebih mudah memprediksi apa yang akan dihadapi atau apa yang akan dihasilkan, jika melakukan tindakan hukum tertentu yang dilakukan atau menimbulkan akibat di negara lain.

Sampai saat ini masih belum banyak dilakukan penyeragaman hukum maritim internasional. Kurangnya keseragaman itu disebabkan oleh sedikitnya negara yang melakukan adopsi terhadap ketentuan konvensi-konvensi maritim internasional yang penting bagi dunia pelayaran. Hanya negara-negara besar pelaku kemaritiman, seperti Inggris, Kanada, Perancis, Cina dan Amerika Serikat yang telah melakukan adopsi ketentuan-ketentuan tersebut. Diantara beberapa penyebab sulitnya penyeragaman ini adalah perbedaan tradisi sistem hukum yang melandasi hukum nasional negara-negara pelaku pelayaran. (Tetley, 2000;783).

Indonesia sebagai negara yang turut terlibat dalam aktivitas pelayaran internasional tentunya juga berkepentingan terhadap penyeragaman aturan-aturan hukum maritim internasional. Dalam perannya sebagai negara yang terlibat dalam aktivitas ini terdapat tiga fungsi pokok negara, yaitu: (1) sebagai anggota masyarakat internasional yang turut berperan sebagai pembentuk ketentuan-ketentuan hukum

internasional; (2) sebagai pelaksana ketentuan-ketentuan hukum internasional yang mengikat negara; dan (3) sebagai pemilik wewenang mengatur aktivitas pelayaran dalam lingkup nasional.

Dalam posisi demikian ada pilihan sikap yang harus diambil oleh Pemerintah Indonesia, turut serta dalam penyeragaman atau tidak. Penentuan sikap tersebut harus melalui pertimbangan yang matang didasarkan pada analisa keuntungan-kerugian untuk mengikuti atau tidak mengikuti penyeragaman suatu aturan hukum maritim tertentu. Bagi suatu negara, mengikuti penyeragaman akan memudahkan pembentukan aturan hukum yang akan diberlakukan di wilayah negara karena telah tersedia suatu perangkat peraturan yang pemberlakuannya hanya melalui proses ratifikasi dan pengundangan saja. Keikutsertaan juga memudahkan pelaku-pelaku pelayaran nasional untuk berhubungan dengan sesama pelaku pelayaran dari negara-negara peserta lainnya. (Chuah, 2005;15) Terlebih lagi, penyelarasan bidang hukum yang tidak bersifat sensitif seperti hukum kemaritiman, akan lebih mudah dilakukan jika dibandingkan, misalnya, dengan hukum perkawinan atau pewarisan. Namun bukan berarti kelebihan tersebut tidak mengandung kelemahan sama

sekali. Pemberlakuan suatu aturan hukum yang tidak dibentuk sendiri melalui proses legislasi nasional, tentunya akan lebih sulit, karena akan memerlukan proses penyesuaian dengan peraturan perundangan terkait yang telah berlaku lebih dahulu.

Lingkup Penyeragaman (*Uniformity*) Hukum

Kata “penyeragaman” dimaknakan dari kata "*uniformity*" yang berakar dari kata "*uniform*". Dalam *Webster's Dictionary* "*uniform*" dimaknakan sebagai "*the same as others*" dari makna ini dapat diambil pengertian bahwa penyeragaman merupakan upaya untuk menjadikan menyesuaikan beberapa unsur yang berbeda untuk mencapai suatu kesamaan. Dalam *Black's Law Dictionary* *uniform* diartikan sebagai "*conforming to one rule, mode, pattern, or unvarying standard*".

Larry A. Di Matteo et.al. membagi penyeragaman ke dalam: (1) penyeragaman formal; dan (2) penyeragaman substansial. Penyeragaman substansial terbagi ke dalam dua dimensi, yaitu penyeragaman substansial dalam fungsi interpretatifnya ataukah dalam fungsi standardisasi. Fungsi interpretatif menyangkut penyeragaman interpretasi terminologi-terminologi kontrak dan fungsi standardisasi

menyangkut tugas untuk menciptakan ketentuan-ketentuan yang dapat diterima secara umum. (DiMatteo and Dhooge, 2004;310)

Berbagai patokan (standar) yang dapat digunakan untuk melakukan penyeragaman, diantaranya adalah: penyeragaman mutlak, penyeragaman relatif dan pengurangan hambatan-hambatan dalam aktivitas kemaritiman. Jika berkaca pada pemberlakuan ketentuan-ketentuan dalam *Convention on International Sales of Goods* (CISG) 1980, menerapkan penyeragaman relatif atau pengurangan hambatan perdagangan internasional lebih mudah dilakukan daripada penyeragaman mutlak. Tidak diwajibkannya negara-negara anggota untuk melakukan penyeragaman mutlak dapat dilihat dalam Pasal 7 CISG:

“(1) *In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its international character and to the need to promote uniformity in its application and observance of good faith in international trade*”, “(2) *Question concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, inconformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law*”

Dengan rumusan seperti ini CISG memilih untuk lebih menggunakan cara mengurangi perbedaan-

perbedaan dan menghapuskan ketidakpastian dalam melakukan upaya penyeragaman, sebab penerapan kewajiban untuk melakukan penyeragaman secara mutlak akan menghadapi tantangan keras dari hukum nasional negara-negara peserta. Dengan cara demikian dapat dikurangi hambatan-hambatan dalam perdagangan internasional tanpa harus berhadapan dengan hukum nasional negara peserta. Ini akan menjadi langkah transisi ke arah hukum internasional perdata yang seragam. (Chua, 2005;15)

Dari ketentuan di atas dapat disimpulkan pula bahwa menurut CISG interpretasi harus dilakukan secara otonom sesuai dengan interpretasi yang dimaknakan oleh CISG sendiri, dan tidak disesuaikan dengan idiom-idiom yang digunakan dalam hukum nasional. Dari sini terlihat bahwa CISG merupakan konvensi yang menunjukkan kapasitas internasionalnya sendiri dan tidak berkarakter domestik (*qua code*). Suatu konvensi internasional yang bersifat *qua code* harus dilengkapi dengan metode interpretasi yang secara internal dilekatkan pada aturan tersebut. Oleh karenanya, dalam melakukan interpretasi, pengadilan atau arbitrase harus menggunakan analogi sesuai dengan tujuan dan kebijakan yang telah ditetapkan ketika melakukan kodifikasi.

Dengan sifat yang demikian konvensi internasional yang bersifat *qua code* harus menyediakan pasal-pasal yang memuat pengertian dari terminologi-terminologi penting yang digunakan dalam ketentuan tersebut. (DiMatteo and Dhooge;315)

L i n g k u p H u k u m M a r i t i m I n t e r n a s i o n a l P e r d a t a

Hukum maritim internasional merupakan bagian dari hukum internasional, yang membagi antara hukum internasional (publik), hukum internasional perdata dan hukum perdata internasional (*conflict of law*). Hukum internasional perdata merupakan serangkaian aturan hukum yang mengatur hubungan keperdataan diantara pihak-pihak yang berada dalam dua yurisdiksi negara yang berbeda.

Mengikuti pembagian ini, maka hukum perdata maritim internasional merupakan serangkaian aturan-aturan hukum yang digunakan untuk menyelesaikan sengketa maritim yang terjadi diantara para pihak pelaku aktivitas kemaritiman yang berasal dari dua negara yang berbeda, dengan demikian yang menjadi obyeknya adalah pilihan hukum, yurisdiksi yang berlaku atas perjanjian yang dibuat oleh para pihak, dan pengakuan atas putusan pengadilan asing. Sementara hukum

maritim internasional perdata adalah serangkaian hukum yang mengatur hubungan hukum keperdataan oleh pihak-pihak yang berada di bawah yurisdiksi negara yang berbeda dalam bidang maritim. (Tatley, 2000;780)

Sumber Hukum Maritim

Sampai saat ini masih banyak terjadi kesalahpahaman mengenai apa yang dianggap sebagai hukum maritim. Banyaknya keterkaitan dengan hukum laut menyebabkan hukum maritim sering disalahartikan atau disamakan dengan hukum laut. Dalam *Black,s Law Dictionary* hukum maritim (*maritime law*) didefinisikan sebagai:

That system of law which particularly relates to: marine commerce and navigation, to bussiness transacted at sea or relating to navigation, to ships and shipping, to seamen, to the transportation of persons and property by sea, and to marine affairs generally;

The law relating to harbors, ships and seamen, devided into a variety of subject areas such as those concerning harbors, property of ships, duties and right of masters and seamen, contracts of affreightment, average, salvage, etc.

It extends to civil marine torts and injuries, illegal dispossession or withholding of possession from the owners of ships, municipal seizures of ships, etc.

Dari definisi tersebut terlihat bahwa hukum maritim menyangkut bidang kelautan yang sangat luas. Tidak hanya sekedar masalah pelayaran, perkapalan maupun kepelabuhanan saja, melainkan segala aspek pengangkutan dan perdagangan di laut baik yang termasuk ke dalam ruang lingkup hukum perdata maupun hukum publik. (Husseyn Umar, 2001;2)

Aktivitas pelayaran, yang sebagian besar dilakukan antar negara, menyebabkan hukum maritim bersinggungan pula dengan aspek-aspek hukum internasional baik hukum internasional publik maupun hukum perdata internasional. Lingkup bekerjanya hukum maritim sangat luas dan memasuki berbagai bidang hukum: hukum publik dan privat, hukum nasional dan internasional, bahkan *community law*. Ketentuan-ketentuan hukum maritim dapat diketemukan di dalam: (1)Peraturan perundangan nasional, seperti : Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, berbagai Peraturan Perundangan mengenai bea-cukai, atau KUHD. (2)Perjanjian-perjanjian internasional yang dibuat oleh negara-negara, seperti: UNCLOS 1982, Konvensi-konvensi yang dihasilkan dalam *International Maritime Organization* (IMO), ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh *International Labor Organization* (ILO); atau Konvensi-konvensi dalam hukum maritime internasional perdata, seperti *Hague Rules*,

Hague/Visby Rules atau *Hamburg Rules*. (3) Perjanjian-perjanjian dan ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh organisasi non pemerintah dalam bidang kemaritiman (*community law*) seperti *International Association of Classification Societies* (IACS); (4) Perjanjian-perjanjian perdata yang dibuat oleh pelaku-pelaku aktivitas kemaritiman, seperti: *leasing agreement*, *charter agreement* atau kontrak-kontrak dalam bidang transportasi; dan (5) Kebiasaan-kebiasaan yang berlaku di dalam dunia pelayaran atau kepelabuhanan.

Sebagian besar aktivitas kemaritiman dilakukan melalui kontrak-kontrak perdata yang dilakukan oleh para pelakunya. Sekalipun berlaku azas kebebasan berkontrak, namun bagi perjanjian perdata tentunya berlaku prinsip-prinsip dasar perjanjian yang dipengaruhi oleh sistem hukum yang berlaku di negara tempat berlangsungnya aktivitas kemaritiman tersebut, apakah dipengaruhi oleh sistem hukum Eropa Kontinental (*Civil Law*), dipengaruhi oleh sistem hukum Anglo Saxon (*Common Law*) ataukah menganut salah satu sistem tersebut namun mengadopsi prinsip-prinsip hukum dari sistem lainnya. Berlakunya rejim hukum perdata yang berbeda di berbagai negara serta langkanya keseragaman aturan dalam level

internasional tentunya menjadi hambatan bagi globalisasi perdagangan.

Implikasi Penyeragaman Hukum Maritim Internasional Terhadap Hukum Nasional

Penyeragaman ketentuan-ketentuan prosedural yang dilakukan melalui penyeragaman hukum, akan memudahkan bagi para pelaku kemaritiman yang berasal dari negara yang berbeda untuk mendapatkan haknya atau menyelesaikan sengketa diantara mereka. Hal ini tentunya memudahkan pencapaian efisiensi dan kepastian hukum dalam melakukan aktivitas kemaritiman internasional.

Dalam aktivitas yang bersifat lintas batas negara, kepastian dan terukurnya hasil suatu akibat hukum sangat penting, dengan demikian individu atau korporasi yang menjadi obyek pengaturan diberi hak untuk memahami secara jelas aturan hukum yang diterapkan padanya. Di samping itu, jika harus menggunakan forum pengadilan untuk menyelesaikan sengketa, mereka bisa berharap mendapatkan putusan yang sesuai dengan aturan hukum yang telah dipahami oleh para pihak sebelumnya.

Para pihak tentunya juga berharap bahwa klausula-klausula mengenai pilihan hukum, pilihan yurisdiksi dan pengakuan atas putusan

pengadilan asing yang dituangkan dalam kontrak akan mudah diterapkan sekalipun dalam kontrak tersebut terkandung unsur-unsur asing. Melalui penyeragaman hukum keinginan tersebut para pihak akan mudah tercapai, karena melalui penyeragaman akan ada perlakuan yang sama bagi mereka yang melakukan suatu tindakan hukum tertentu, baik dia warga negara ataukah orang asing. Karena itu, di samping menjamin kepastian hukum, penyeragaman hukum akan mendorong terselenggaranya keadilan dan ketertiban sebagai prinsip utama dalam hukum perdata internasional. (Tatley,2000;791)

Sekalipun terdapat berbagai keuntungan penyeragaman hukum maritim internasional sebagaimana tersebut di atas, namun bukan berarti penyeragaman tidak menimbulkan implikasi negative bagi hukum nasional Negara peserta. Sistem hukum nasional suatu negara tentunya dibangun berdasarkan prinsip keadilan dan kesejahteraan yang dianut oleh negara itu sendiri. Ketentuan-ketentuan yang termuat dalam penyeragaman hukum bisa jadi bertentangan dengan prinsip-prinsip yang dianut itu. *Arrest of Ships Convention* 1999, misalnya, hanya menyangkut kepemilikan sah dari pemilik kapal tanpa memasukkan ketentuan-ketentuan mengenai

“beneficial ownership”. Bagi Inggris dan negara-negara persemakmuran lainnya hal ini menjadi masalah karena konsep yang dikenal dalam sistem hukum Anglo-Saxon ini menyangkut masalah yurisdiksi nasional atas kapal. (Hill, 2001;108)

Lebih jauh lagi, penyeragaman juga dapat mengacaukan konstruksi berpikir dan konsep hukum yang sudah terbangun bersesuaian dengan tradisi hukum yang dianut oleh Negara yang bersangkutan. Menerima dan memberlakukan suatu aturan hukum yang dipengaruhi oleh konsepsi hukum yang berbeda akan mengganggu konstruksi berpikir hukum mengenai masalah tertentu. Konstruksi berpikir hukum mereka yang berasal dari sistem hukum Eropa Kontinental tentunya akan lebih terstruktur dan tersistematisasi dibandingkan mereka yang mempunyai budaya hukum anglo-saxon yang sangat pragmatis. Tidak hanya itu, penyeragaman juga potensial untuk memarginalkan budaya hukum tertentu dengan menerapkan konsep-konsep hukum asing yang semula tidak dikenal oleh sistem hukum setempat. Aturan-aturan hukum bagi Uni Eropa sering dituduh sebagai upaya pemarginalan konsep-konsep hukum anglo-saxon dan konsep-konsep hukum Nordik di negara-negara Uni Eropa yang menganutnya.

Oleh karenanya upaya penyeragaman hukum maritim internasional seharusnya memperhatikan dan mengakomodasi perbedaan tersebut, seperti yang dilakukan *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts* 1994. Namun hal ini tidak dilakukan UNCITRAL ketika membentuk *The Hague/Visby Rule* dan *Hamburg Rules*. *Hague Rules* bersifat sangat anglo saxon, oleh karenanya mendapatkan penolakan dari negara-negara yang bersistem eropa Kontinental, sementara *Hamburg Rules* sangat diwarnai konsep-konsep Eropa Kontinental sehingga tidak mendapat penerimaan yang baik di negara-negara yang menganut sistem anglo-saxon. (Tatley, 2000;798)

Kendala Penyeragaman Hukum Maritim

Dalam rangka melakukan unifikasi dalam hukum kemaritiman tentunya akan menghadapi berbagai kendala, terutama disebabkan oleh perbedaan sistem hukum yang dianut. Perbedaan sistem hukum ini membawa akibat ikutan, yaitu perbedaan konsep-konsep hukum dan terminologi-terminologi hukum yang dikenal di dalam kedua sistem hukum tersebut. Beberapa konsep hukum menjadi faktor penghambat dalam melakukan penyeragaman, baik yang berbeda karena berada dalam

sistem hukum yang berbeda ataupun berbeda karena perkembangan hukum yang berbeda di masing-masing negara yang menganut sistem hukum yang sama. Perbedaan konsep keadilan yang dianut oleh suatu Negara, misalnya, akan mempengaruhi pelaksanaan ketentuan-ketentuan hukum perdata bagi pelaku-pelaku kemaritiman. Sebagai contoh adalah penggunaan konsep keadilan korektif untuk kasus-kasus ganti-rugi di Amerika Serikat yang dalam pelaksanaannya sangat bertentangan dengan konsep keadilan distributif sebagaimana yang dianut oleh negara-negara lainnya. (Tatley,2000:803) Ganti rugi akibat terjadinya kecelakaan yang dialami oleh seorang pelaut di Amerika Serikat dianggap sebagai kecelakaan (kerugian) personal sehingga penuntutan ganti kerugiannya harus dilakukan sendiri oleh korban di hadapan pengadilan. Sementara di negara-negara lain yang menganut sistem keadilan distributif kecelakaan pelaut akan dilindungi dalam sistem pemberian kompensasi sebagaimana yang diatur di dalam peraturan perundangan mengenai kemaritiman, seperti terlihat dalam Pasal 28 Peraturan Pemerintah Nomor 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang menentukan cara dan besaran pemberian ganti rugi bagi awak kapal yang mengalami kecelakaan kerja. Perbedaan ini konsep ini menyebabkan

tidak ikutsertanya Amerika Serikat dalam *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage* 1969 dan *International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage* 1971.

Perbedaan tingkat kesejahteraan akan menimbulkan perbedaan tujuan sosial dan politik. Dalam bidang hukum maritim hal ini terlihat dengan keengganan negara-negara sedang berkembang untuk meratifikasi konvensi-konvensi yang memberikan perlindungan bagi keselamatan pelayaran atau kelestarian lingkungan laut seperti: *Convention for the Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1980 dan *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* (MARPOL) 1973. Sementara berkenaan dengan system politik, dapat dikatakan bahwa sistem politik yang dianut oleh suatu Negara mempengaruhi implementasi konvensi-konvensi kemaritiman. Negara-negara dengan sistem federal seperti Amerika Serikat, Jerman, Australia dan Kanada biasanya lebih sulit mengimplementasikan konvensi-konvensi yang diikuti oleh Pemerintah, mengingat negara bagian mempunyai otonomi untuk menerima, menolak atau melakukan reservasi atas berlakunya ketentuan-ketentuan konvensi di dalam wilayah negara

bagian yang bersangkutan. Penolakan negara bagian tersebut tentunya akan menghambat berlangsungnya penyeragaman baik dalam tataran nasional maupun internasional.

Implementasi konvensi-konvensi internasional juga ditentukan oleh seberapa besar kepentingan para pemangku kepentingan (*stake holder*) diakomodasi oleh konvensi yang bersangkutan. Pembentukan dan berlakunya konvensi-konvensi internasional sangat dipengaruhi oleh kepentingan berbagai asosiasi pengangkut dan pemilik kapal internasional seperti the *International Shipowners' Association* (ISA). Oleh karenanya, ketentuan-ketentuan seperti *The Maritime Liens and Mortgages Convention* 1967 tidak mudah diterima dan dilaksanakan, sebab dianggap mengganggu kepentingan mereka karena memperluas obyek yang dapat dinyatakan sebagai "maritime lien."

Hambatan dalam penerapan hukum kemaritiman dalam level nasional semakin besar karena sebagian besar organ-organ Negara menganggap masalah kemaritiman adalah persoalan yang tidak penting karena tidak menyangkut kepentingan mayoritas publik secara langsung. Hal ini mengakibatkan para legislator yang sebagian besar adalah politikus enggan

untuk menangani persoalan yang dianggap tidak populer ini, termasuk dalam menentukan penting tidaknya mengikuti penyeragaman atau tidak. Hal ini terbukti dengan tidak seriusnya DPR-RI mempersiapkan RUU Pelayaran untuk menggantikan UU Pelayaran 1992, sehingga dalam bidang perdatanya perubahan yang dilakukan oleh UU Pelayaran Tahun 2008 tidak terlalu signifikan.

Kesiapan Hukum Maritim Nasional Dalam Rangka Mengikuti Penyeragaman Hukum Maritim Internasional

Secara umum hukum maritim ditujukan untuk memberikan kerangka landasan hukum bagi penyelenggaraan transportasi melalui laut, dan digunakan sebagai sarana untuk melaksanakan tujuan-tujuan pokok negara sebagai negara pelabuhan atau sebagai negara pantai baik dalam bidang politik, ekonomi, maupun sosial. Untuk mencapai tujuan tersebut diperlukan perangkat ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur hubungan hukum dari berbagai pihak yang terkait dengan transportasi laut, terutama berkaitan dengan pemuatan barang, pelayaran dan perkapalan. (Hussey Umar, 2003;3)

Di Indonesia, hubungan perdata diantara pihak-pihak menyangkut

pengangkutan laut diatur di dalam beberapa pasal dalam UU Pelayaran 2008 dan secara lebih lengkap diatur dalam Buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), yang di dalamnya antara lain memuat: (a) Hipotik kapal laut dan hak-hak lainnya terhadap kapal dan barang (lihat: UU Pelayaran 2008, Bab VI) ; (b) Tanggung jawab pengangkut dan pemilik kapal (lihat: UU Pelayaran 2008, Bab V, Bagian Kesembilan); dan (c) Batas ganti rugi pengangkutan laut.

Berlakunya KUHD tidak dapat dilepaskan dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata (BW) yang menjadi dasar hukum perikatan pada umumnya. BW sebagai suatu aturan hukum yang fundamental dalam penyelenggaraan transaksi bisnis sangat ketinggalan zaman karena prinsip dan norma hukum yang digunakan sebagai landasan aturan dalam BW tidak lagi mampu mengikuti perkembangan dalam aktivitas bisnis modern. Prinsip keseimbangan pihak-pihak dalam kontrak, yang dianut BW misalnya, tidak dapat lagi diaplikasikan untuk kontrak-kontrak komersial, sebab dengan karakteristik kontrak yang demikian keseimbangan posisi antara pembeli dan penjual menjadi faktor yang menyebabkan lahirnya ketidakadilan bagi para pihak. Prinsip keseimbangan hanya diperlukan bagi kontrak-kontrak

yang sifatnya *consumer contract* dimana dalam hal ini pihak konsumen harus dilindungi posisinya oleh hukum agar tercapai jual beli yang adil.

Masalah Hipotik atas Kapal

Hipotik kapal (*ship mortgages*) merupakan merupakan salah satu metode yang digunakan oleh pemilik kapal untuk meningkatkan kapital dalam dunia pelayaran. (Hill, op.cit., hal. 25) Di Indonesia sebelum diberlakukannya UU Pelayaran 2008, hipotik atas kapal diatur dalam Pasal 314 KUHD serta merujuk pada ketentuan-ketentuan mengenai hipotik secara umum dalam BW. Sesuai dengan adagium *lex posteriori derogat legi priori* tentunya ketentuan yang ada dalam UU Pelayaran 2008 yang diberlakukan, namun pengaturan yang hanya termuat dalam 6 pasal (dari Pasal 60 sampai dengan Pasal 66) tersebut tentunya tidak sekomprensif ketentuan-ketentuan dalam KUHD dan BW. Terlalu sedikitnya pengaturan dalam UU Pelayaran 2008 tetap mengandung persoalan ketidakpastian hukum dan potensial untuk menimbulkan persoalan hukum di masa datang, mengingat UU Pelayaran 2008 tidak secara tegas memuat ketentuan yang memungkinkan pemberlakuan ketentuan hipotik dalam KUHD dan BW.

Mengingat tiap-tiap negara

mempunyai ketentuan mengenai hipotek (biasanya dipengaruhi oleh sistem hukum yang dianut oleh negara tersebut), sementara di sisi lain aktivitas pelayaran internasional meningkat secara luar biasa termasuk didalamnya hipotik atas kapal, maka diperlukan perangkat hukum internasional yang mengatur agar hipotik yang dilakukan secara lintas batas negara dapat berjalan secara tertib. Ketertiban itu diharapkan dapat tercapai melalui keselarasan aturan-aturan mengenai hipotik dan hak memegang kuasa atas kapal, serta melalui keselarasan pengaturan pendaftaran hipotik atas kapal diantara negara-negara. Untuk itu, dibawah kerjasama *United Nations Conference on Trade and Development* (U N C T A D) dibentuk *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993 dan *United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships* 1986.

Untuk menghormati kedaulatan negara-negara peserta, *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993 menegaskan bahwa pendaftaran hipotik atas kapal dan akibat hukum dari pendaftaran tersebut ditentukan oleh hukum nasional negara pendaftar kapal, sekalipun demikian ada kewajiban dari negara peserta untuk memberikan akses untuk dilakukan

inspeksi oleh publik terhadap pendaftar dan instrumen-instrumen pendaftaran. Negara pendaftar berhak menentukan susunan (*ranking*) dan akibat hukum dari susunan tersebut bagi pihak ketiga, namun semua hal yang berkaitan dengan prosedur pelaksanaan perjanjian hipotik ditentukan oleh negara dimana perjanjian tersebut dilaksanakan. (ICMLM, 1993)

Hal inilah yang menjadi persoalan di Indonesia setelah menjadi peserta *International Convention on Maritime Liens and Mortgages* 1993. Melalui Pasal 65 (2) telah ada upaya perbaikan dalam UU Pelayaran Tahun 2008 mengenai urutan-urutan piutang yang didahulukan dengan hanya mendahulukan beaya-beaya yang lahir akibat operasional atau risiko pelayaran secara langsung, yaitu (1) Piutang-piutang yang lahir dari perjanjian perburuhan dengan nakhoda dan awak kapal selama bekerja di kapal; (2) membayar uang duka atas kematian atau membayar biaya pengobatan; (3) pembayaran biaya *salvage* atas kapal; (4) biaya pelabuhan dan alur-pelayaran lainnya serta biaya pemanduan; dan (5) untuk membayar kerugian yang ditimbulkan oleh kerugian fisik atau kerusakan yang disebabkan oleh pengoperasian kapal.

Ketentuan ini menunjukkan perbaikan karena pemegang hipotik atas

kapal mempunyai jumlah dan jenis privilege yang seimbang dengan kreditur-kreditur lain. Yang masih menjadi permasalahan sampai saat ini adalah eksekusi jaminan hipotik kapal masih diatur dalam HIR. HIR tidak mengatur secara khusus prosedur eksekusi hipotik kapal, namun secara *mutatis mutandis* ketentuan mengenai eksekusi hipotik tanah dapat diterapkan pada hipotik kapal. Ketidakjelasan hak pemegang hak hipotik atas kapal untuk secara cepat dapat mendapatkan haknya atas kapal masih potensial menyebabkan perbankan enggan menerima hipotik atas kapal sebagai jaminan. (Hussey Umar, 2003; 174)

Masalah Tanggung Jawab Pemilik atau Operator Kapal

Hal lain yang menjadi permasalahan dalam hukum pengangkutan laut adalah tidak turut sertanya Indonesia, baik dalam Hague/Visby Rules atau Hamburg Rules. UU Pelayaran Tahun 2008 pun tidak mengatur secara jelas dan terinci mengenai tanggung gugat pemilik dan operator kapal. Undang-undang hanya mengatakan bahwa tanggung gugat pengangkut bergantung pada kontrak yang dilakukan oleh para pihak, sementara prinsip pertanggung-gugatan yang digunakan adalah prinsip tanggung

gugat atas kesalahan dengan pembuktian terbalik (Pasal 41 Ayat 2). Rumusan dalam UU Pelayaran Tahun 2008 ini sama sekali tidak ada perbedaannya dengan dengan UU pelayaran 1992, oleh karenanya akan banyak hal-hal yang masih membutuhkan pengaturan oleh KUHD.

Pasal 468 KUHD menyatakan bahwa tanggung-gugat pengangkut dimulai sejak saat penerimaan barang yang harus diangkut sampai saat penyerahannya, dengan menyatakan: (1) Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya. (2) Pengangkut harus mengganti kerugian karena tidak menyerahkan seluruh atau sebagian barangnya atau karena ada kerusakan, kecuali bila ia membuktikan bahwa tidak diserahkannya barang itu seluruhnya atau sebagian atau kerusakannya itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya, akibat sifatnya, keadaannya atau suatu cacat barangnya sendiri atau akibat kesalahan pengirim.

Saat penyerahan barang merupakan saat kritis dalam bidang pengangkutan mengingat kapan saat terjadinya penyerahan menentukan siapa yang harus bertanggung-jawab atas kerusakan obyek perjanjian. Jika dibaca dari Pasal

468 KUHD tersebut, terlihat bahwa ketentuan tersebut tidak menjelaskan dimana barang dianggap telah diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut dan dimana barang telah diserahkan kepada penerima. *Hague Rules* lebih tegas menyatakan bahwa pengangkutan barang meliputi periode sejak barang dimuat sampai waktu barang tersebut dibongkar dari kapal. Rumusan ini biasanya ditafsirkan sebagai “periode sejak barang dimasukkan ke dalam kapal dengan alat muat sampai barang dikeluarkan dari kapal dengan alat bongkar” (*from tackle to tackle*) (Baughen, 2004; 67). *Hamburg Rules* memperluas periode tanggung-gugat pengangkut dimulai dari saat pengangkut menguasai barang di pelabuhan pemuatan, selama barang dalam pengangkutan dan selama pengangkut masih menguasai barang di pelabuhan tujuan. (*Hamburg Rules*, Pasal 4)

Dalam Pasal 468 KUHD tersebut dinyatakan bahwa pengangkut berkewajiban untuk menjaga keselamatan barang yang diangkut. Pasal 3 Ayat 1 *Hague Rules* merinci kewajiban-kewajiban tersebut dengan mengatakan bahwa pengangkut sebelum dan pada permulaan perjalanan dengan melakukan secara sungguh-sungguh (*due diligence*): (a) Melakukan tindakan sedemikian rupa agar kapal laik laut;

(b)Mengawaki, melengkapi dan membekali kapal sebagaimana mestinya; (c)Menyediakan ruangan-ruangan, kamar refrigasi dan kamar pendingin dan bagian-bagian lain kapal tempat barang dimuat dalam keadaan baik dan aman untuk menerima, mengangkut dan menjaga keutuhan barang tersebut; dan (d)Memuat, menangani, menyusun, mengangkut, menjaga dan membongkar barang-barang yang diangkut secara hati-hati dan sebagaimana mestinya.

Jika terjadinya risiko dalam keadaan luar biasa dan di luar kekuasaan pengangkut untuk bisa menghindari (*force majeure*) pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung-gugat. Sekalipun demikian kondisi yang disebut sebagai *force majeure* adalah relatif sehingga perlu dinilai apakah pengangkut telah melakukan langkah-langkah yang maksimal untuk mencegah terjadinya risiko. Pembebasan dari tanggung-gugat, juga bisa didasarkan pada bukti bahwa pengirim barang (*shipper*) melakukan kesalahan yang menyebabkan terjadinya risiko, di antaranya adalah jika pengirim barang tidak memberikan keterangan yang benar mengenai sifat dan nilai barang sebelumnya atau pada waktu ia menerimanya yang kemudian menimbulkan kerusakan pada barang. Jika terbukti kesalahan ada pada pengirim barang

karena tidak memberikan informasi yang jelas mengenai barangnya, pengangkut tidak hanya dapat dibebaskan dari tanggung-jawab saja, bahkan ia berhak untuk memperoleh ganti rugi atas kerugian yang dideritanya. *Hague Rules* memerinci alasan-alasan yang dapat membebaskan pengangkut dari tanggung-gugat, yaitu (*Hague Rules*, Pasal IV ayat 2): (a)tindakan, kelalaian atau kesalahan nakhoda dan awak kapal, pemandu atau orang-orang yang bekerja untuk penyelenggaraan pelayaran dan pengelolaan kapal (*navigational fault*); (b)kebakaran yang tidak disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut; dan (c)bahaya-bahaya di laut dan *force majeure*; dan (d)hal-hal yang tidak dapat dibuktikan sebagai kesalahan pengangkut.

Hamburg Rules menghapuskan ketentuan mengenai pembebasan pengangkut dari tanggung-gugat akibat kesalahan yang dilakukan oleh nakhoda, awak kapal, dll (*navigational fault*), dengan demikian pengangkut tidak lagi dibebaskan dari tanggung-jawab atas kesalahan-kesalahan navigasional, karena hal ini dianggap berlebihan. Perubahan yang dilakukan oleh Hamburg Rules itu mengantisipasi perkembangan zaman karena pembebasan tanggung-jawab pengangkut dari risiko dan membebaskannya pada nakoda dan

awak kapal hanya sesuai untuk sistem pengangkutan laut internasional pada zaman kuno dimana kedudukan nakhoda lebih otonom dihadapan pengangkut. Di samping itu, jika diterapkan dalam sistem pengangkutan laut modern pembebasan (*immunity*) tanggung-jawab pengangkut itu terasa tidak adil. (Hussey Umar, 2003;191)

Masalah Batas Ganti Rugi atas Kecelakaan dalam Pengangkutan Laut

Aktivitas pelayaran merupakan aktivitas yang penuh risiko, di sisi lain aktivitas ini sangat berperan penting dalam meningkatkan aktivitas perdagangan internasional. Ketidakpastian akan jumlah ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengangkut jika terjadi kecelakaan terhadap barang yang diangkutnya bisa menjadi faktor yang dapat menimbulkan keengganan bagi pelaku aktivitas pelayaran untuk melakukan pengangkutan. (Hussey Umar, 2003;65-66)

Penggunaan prinsip tanggung gugat atas kesalahan yang diusung oleh UU Pelayaran Tahun 2008 (Pasal 40) seharusnya dilengkapi dengan ketentuan mengenai batas jumlah ganti rugi yang harus ditanggung oleh pengangkut. UU pelayaran 2008, sebagaimana halnya dengan UU pelayaran 1992, tidak

mengatur mengenai hal ini, dan hanya menyatakan bahwa mengenai tanggung gugat pengangkut akan diatur lebih lanjut dalam peraturan pemerintah. Sampai berakhirnya UU Pelayaran 1992 untuk diganti dengan UU Pelayaran 2008, peraturan pemerintah yang dimaksud tidak pernah terwujud.

Atas ketidaksempurnaan pengaturan dalam peraturan perundangan, dalam praktek bisnis pelayaran diterapkan prinsip tanggung-gugat terbatas dimana ditentukan batas tanggung-gugat dalam jumlah tertentu yang diberikan kepada pengirim barang jika terjadi kehilangan atau kerusakan barang yang dikirimkan atau apabila terjadi kematian penumpang. Penggantian tersebut baik dilakukan per satuan barang atau per kilogram berat barang. Jumlah ganti rugi ini biasanya ditentukan secara umum baik dalam peraturan perundangan nasional maupun konvensi internasional seperti *Hamburg Rules*. Pemberitahuan tentang batas ganti rugi biasanya dilekatkan pada tiket penumpang, bill of lading atau sea-way bill, dan pengguna jasa dianggap menerima ketentuan ini dengan membeli tiket atau menerima dokumen pengangkutan tersebut. Dalam praktek berkembang pula sistem pengangkut sendiri yang menentukan batas ganti rugi didasarkan pada pertimbangan komersial dan persaingan

antar pengangkut yang semakin tajam.

Tidak turut sertanya Indonesia sebagai pihak dalam *Hague, Hague/Visby* dan *Hamburg Rules* dapat menimbulkan implikasi keengganan asing untuk menggunakan pengangkut Indonesia. Ketidakpastian hukum ini dengan tidak adanya batas ganti rugi menyebabkan lahir praktek-praktek kemaritiman di Indonesia dimana pengangkut menggunakan konosemen internasional yang menggunakan *Hague Rules* sebagai dasar penentuan batas pemberian ganti rugi untuk pelayaran internasional dan *transshipment*, sementara bagi pelayaran dalam negeri diberlakukan batas ganti rugi yang lebih rendah.

Jika ada kemauan politik untuk mengikuti penyeragaman aturan hukum perdata mengenai pengangkutan melalui laut, baik melalui *Hague Rules* atau *Hamburg Rules*, tentunya harus diperhitungkan lebih dahulu prinsip-prinsip yang mendasari kedua aturan tersebut untuk dilihat mana yang lebih mudah mengantisipasi perkembangan dunia pelayaran ke depan agar keberlakuan aturan hukum itu lebih lama dan tidak terlalu cepat membutuhkan penyesuaian.

Pengembangan Hukum Maritim Privat Nasional dan Kehati-hatian dalam Mengikuti Penyeragaman

Hukum Maritim Internasional

Menundukan diri pada suatu norma hukum maritim internasional, terutama hukum maritim privat internasional, merupakan pilihan bagi setiap negara untuk mengikuti atau tidak mengikuti. Sebagai bagian dari hukum internasional pada umumnya, penerapan hukum maritim internasional di suatu negara didasarkan pada prinsip pokok hukum internasional, yaitu penghormatan terhadap kedaulatan negara peserta. Penyeragaman aturan hukum maritim privat internasional merupakan upaya yang sangat penting untuk mencapai tujuan keadilan dan ketertiban internasional, namun demikian penyeragaman itu tidak seharusnya membunuh keberagaman karena terbukti bahwa keberagaman hukum yang berlangsung berabad-abad semakin memperkaya konsep-konsep hukum.

Indonesia sebagai negara yang turut serta aktif dalam perdagangan internasional melalui laut tentunya harus menentukan pilihan dengan adanya berbagai konsep atau aturan hukum maritim privat internasional yang mengatur aktivitas tersebut. Menentukan suatu pilihan seharusnya sudah melalui analisa keuntungan dan kerugian mengikuti aturan tersebut sehingga tercapai apa yang diharapkan dari penerapan aturan internasional itu ke

dalam wilayah negara. Menentukan pilihan juga harus dalam kerangka politik hukum nasional untuk mencapai tujuan hukum nasional, yaitu mencapai keadilan dan kesejahteraan, serta dalam rangka melakukan modernisasi hukum ekonomi, tanpa menghilangkan tradisi, budaya atau prinsip-prinsip hukum yang secara mendasar menjadi bagian dari hukum nasional.

Mengenai hipotik atas kapal misalnya, harus ditempatkan dalam kerangka pembangunan ekonomi nasional secara makro dan dalam rangka menuju modernisasi hukum bisnis dan memberikan perlindungan hukum secara berkeadilan dan berkepastian bagi pemegang hipotik, diantaranya dengan kemudahan dan kelancaran melakukan eksekusi dengan didukung sistem pendaftaran hipotik yang efisien. (Hussey Umar, 2003;65-66)

Mengenai penentuan batas ganti rugi, hal ini tidak dapat dilepaskan dari pilihan konsep-konsep tanggung gugat secara umum apakah konsep tanggung gugat yang digunakan oleh *Hague Rules* atau *Hamburg Rules*. Menentukan pilihan ini sangat penting mengingat hal ini akan menimbulkan implikasi bagi pengembangan bisnis kemaritiman secara keseluruhan. Mengingat nilai tukar rupiah yang mudah berubah dan tingkat inflasi yang tinggi, sebaiknya

penetapan jumlah ganti kerugian ditetapkan dalam produk perundangan yang mudah dilakukan perubahan seperti peraturan pemerintah sekalipun prinsip-prinsip pemberian ganti rugi diatur telah di dalam undang-undang.

Dalam rangka pembangunan hukum nasional, perlu penyelarasan konsep-konsep yang berbeda antara *Hague Rules* dan *Hamburg Rules* dalam pembentukan hukum maritim privat nasional, dan jika tidak mungkin dilakukan penyelarasan maka yang harus dilakukan adalah memilih salah satu dengan diperhatikan adalah, sekalipun *Hamburg Rules* sangat mempedulikan kepentingan negara sedang berkembang, namun efektivitas keberlakuannya dipertanyakan karena tidak diikuti oleh negara-negara maritim besar.

PENUTUP

Berdasarkan uraian tersebut, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut: (a) Efisiensi penyelenggaraan bisnis pelayaran internasional maupun nasional akan mudah tercapai dengan adanya penyeragaman berbagai aturan hukum maritim privat internasional oleh negara-negara, namun di sisi lain penyeragaman membawa dampak termarginalkannya sistem, prinsip atau budaya hukum yang semula dianut oleh negara peserta. Di samping itu,

penyeragaman juga potensial untuk digunakan sebagai kendaraan bagi kepentingan kelompok negara tertentu. Pada tataran nasional penyeragaman bisa menjadi ancaman bagi konsep-konsep keadilan, kesejahteraan atau bahkan tujuan nasional negara peserta. (b) UU Pelayaran Tahun 2008 dan KUHD sebagai landasan pengaturan aktivitas pelayaran nasional mempunyai berbagai kelemahan karena ketidakmampuannya untuk mengikuti perkembangan dalam dunia pelayaran. UU Pelayaran 2008 masih terlalu sederhana untuk bisa menjangkau berbagai hubungan hukum yang ada di bidang pelayaran, sehingga masih harus menggunakan ketentuan-ketentuan dalam KUHD. Berbagai masalah konseptual muncul akibat ketidaksesuaian prinsip yang dianut oleh KUHD dengan prinsip dalam hukum perdagangan melalui laut kontemporer yang berlaku dalam dunia pelayaran internasional, sehingga diperlukan *adjustment* beberapa prinsip dan aturan dalam hukum maritim nasional melalui penyesuaian dengan hukum maritim internasional.

Beberapa saran yang bisa disampaikan adalah: (a) Penyesuaian hukum maritim nasional ke dalam hukum maritim internasional harus dilakukan dalam kerangka pembangun-

an hukum ekonomi nasional yang modern dan diarahkan untuk mencapai keadilan dan kesejahteraan masyarakat. (b) Keikutsertaan Indonesia dalam suatu penyeragaman hukum maritim perdata internasional harus dilakukan setelah melakukan analisa keuntungan dan kerugian penyeragaman tersebut bagi pembangunan pelayaran nasional dalam jangka panjang. (c) Para pembentuk hukum dan penegak hukum perlu menyadari bahwa keikutsertaan atau keterikatan pada hukum maritim privat internasional tidak harus dilakukan secara formal melalui keikutsertaan dalam konvensi internasional tertentu, melainkan bisa melalui proses kebiasaan dari penggunaan ketentuan-ketentuan atau terminologi-terminologi yang berlaku dalam aktivitas pelayaran internasional. (d) Dalam rangka membentuk aturan hukum maritim privat nasional perlu dilakukan penyesuaian diantara berbagai konsep yang digunakan dalam dunia pelayaran yang kadang-kadang satu dan lainnya berbeda bahkan bertentangan. Jika penyesuaian itu tidak dimungkinkan, maka harus dipilih salah satu konsep yang kondusif bagi pembangunan bisnis pelayaran nasional jangka panjang dan konstruktif bagi pembangunan hukum maritim privat yang modern.

DAFTAR PUSTAKA

- Baughen, Simon, (2004). *Shipping Law*, Cavendish, London
- Chuah, Jason, (2005). *Law of International Trade*, Sweet&Maxwell, London
- Hill, Christopher, (2001). *Maritime Law*, 6th, LEP, London
- M. Husseyn Umar, (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku 1, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- , (2001). *Hukum Maritim dan Masalah-masalah Pelayaran di Indonesia*, Buku 2, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta
- OECD, (2005). *Review of Maritime Transport*
- Sumber Lain:**
- CMI, Yearbook 2009.
- Elcin, Mert, (2006). *The Applicable Law to International Commercial Contracts and the Status of Lex Mercatoria*, Dissertation, Boca Raton
- Larry A. Di Matteo Lucien Dhooge, et.al. (2004). "The Interpretive Turn in International Sales Law: An Analysis of Fifteen Years of CISG Jurisprudence", dalam *Northwestern Journal of International Law and Business*, No. 34
- Maniruzzaman, Abdul F.M., (1999). "Lex Mercatoria and International Contract: A Challenge for International Arbitration?", dalam *American University International Law Review*, Vol. 14:657
- M. Husseyn Umar, (2003). "Masalah Pembangunan dan Penegakan Hukum Kelautan di Indonesia, Makalah dalam Seminar Pemberdayaan Perhubungan Laut dalam Abad XXI, Jakarta
- (2003). *The New International Webster's Comprehensive Dictionary of the English Language*, Trident Press International, Florida
- Yoseph R. Nolan (ed), (1990). *Black's Law Dictionary*, 6th Ed, West Publishing, St. Paul Minn
- William Tetley, Q.C, (2000). "Uniformity of International Private Maritime Law - The Pros, Cons and Alternatives to International Conventions - How to Adopt an International Convention", *Tulane Maritime Law Journal*, No. 34
- Sumber Hukum:**
- Convention on International Sales of Goods (CISG) 1980*
- International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading and Protocol of Signatures, (Hague Rules), Brussels, 1924*
- United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978*

*United Nations Conference on Trade and
Development (UNCTAD)
International Convention on
Maritime Liens and Mortgages
1993*

*United Nations Convention on
Conditions for Registration of
Ships 1986*

Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 17 Tahun 2008 Tentang
Pelayaran

Undang-Undang Republik Indonesia
Nomor 21 Tahun 1992 Tentang
Pelayaran

Website:

<http://www.iccwbo.org/Incoterms/id3039/index.html>, diunduh pada 20 April 2010