

Urgensi Pembaharuan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia)

By M. Syamsudin

JURNAL

MEDIA HUKUM

Membangun Model Perlindungan Hukum Terhadap Masyarakat sebagai Korban Pencemaran dan/atau Perusakan Lingkungan oleh Korporasi Dengan Prinsip Restorative Justice

YENI WIDOWATY, FADIA FITRIYANTI | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Urgensi Pembaruan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia)

M.SYAMSUDIN | Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia (UII) Yogyakarta

Penerapan Prinsip Syariah dalam Permodalan Bank Syariah

DANANG WAHYU MUHAMMAD | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Pembatasan terhadap Hak Asasi Manusia dalam Prespektif Keadaan Darurat

OSGAR S. MATOMPO | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Polu

Pengujian Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang oleh Mahkamah Konstitusi

DJOKO IMBAWANI | Fakultas Hukum Universitas Widyogama Malang

Penafsiran Konstitusi Dalam Pengujian Konstitusionalitas Undang-Undang terhadap Undang-Undang Dasar 1945

TANTO LAILAM | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Implementasi Undang-Undang No.11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak Dalam Upaya Melindungi Kepentingan Anak

NEVEY VARIDA ARIANI | Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM Republik Indonesia.

Penegakan Hukum Yang Berorientasi Pada Keberlanjutan Sumber Daya Ikan

Dr. ROCHMANI, S.H, M.Hum | Fak. Hukum Unisbank Semarang

Larangan Pengasingan Tanah dan Peluang Investasi Asing Di Indonesia

FX. SUMARJA | Pengajar Hukum Agraria, Fakultas Hukum Universitas Lampung

Sumber Daya Laut Indonesia dalam Kancan Masyarakat Ekonomi ASEAN, Antara Jebakan Reifikasi dan Deep Ecology

MUHAMMAD RUSTAMAJI, BAMBANG SANTOSO | Universitas Sebelas Maret (UNS) Surakarta.

JURNAL

MEDIA HUKUM

TERAKREDITASI:

- No. 26/DIKTI/Kep/2005
No. 43/DIKTI/Kep/2008
No. 81/DIKTI/Kep/2011

JURNAL MEDIA HUKUM (JMH) adalah jurnal ilmiah berkala yang diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta dua kali setahun pada bulan Juni dan Desember. JMH memiliki visi menjadi jurnal ilmiah yang terdepan dalam pengembangan ilmu *Hukum dan Syari'ah* serta harmonisasi hukum positif Indonesia dengan prinsip-prinsip Syari'ah Islam. Redaksi JMH menerima naskah artikel laporan hasil penelitian empirik dan naskah hasil kajian teoritis yang sesuai dengan visi JMH. Naskah yang dikirim terdiri dari 20-25 halaman kuarto (A4) untuk artikel hasil penelitian empirik atau 15-20 halaman kuarto (A4) untuk artikel hasil kajian teoritis, dengan spasi ganda. Naskah dilengkapi dengan biodata penulis. Naskah yang dikirim oleh penulis dari luar UMY dikenai biaya administrasi sebesar Rp. 1.500.000,- (Satu Juta Lima Ratus Ribu Rupiah).

PENANGGUNG JAWAB

Trisno Raharjo

KETUA DEWAN PENYUNTING

Nasrullah

WAKIL KETUA DEWAN PENYUNTING

Yordan Gunawan

ANGGOTA DEWAN PENYUNTING

Yeni Widowaty
Johan Erwin Isharyanto
Khaeruddin Hamsin
Lei Joko Suryono
Iwan Satrawan
Fadie Fitriyanti

STAF EDITOR

Tanto Lailam
Reni Anggiani

ADMINISTRASI KEUANGAN

Sujanetun

SIRKULASI, DOKUMENTASI, DAN DISTRIBUSI

Imtiyaz Hanafiyah

DESAIN

Djoko Supriyanto

ALAMAT REDAKSI

Sekretariat Jurnal Media Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah
Yogyakarta.
Jalan Lingkar Selatan Tamansirto, Kasihan,
Bantul, DI Yogyakarta.
Telp. 0274-387656 psw: 220
Fax. 0274 -387646
email: jurnalmediahukum@gmail.com
www.law. umy.ac.id

DAFTAR ISI

- Halaman 1 Membangun Model Perbindungan Hukum Terhadap Masyarakat sebagai Korporasi Penanaman dan atau Perusakan Lingkungan oleh Korporasi Dengan Pendek Riset dan Analisis
YENI WIDOWATI, FAJIA Fitriyanti | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Halaman 26 Urgensi Pemberian Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perbindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan Pataluhan Perikl Malaysia)
M. SYAMSUDIN | Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia (UII) Yogyakarta
- Halaman 44 Penerapan Prinsip Syariah dalam Permodelan Bank Syariah
DANANG WAHYU MUHAMMAD | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Halaman 57 Pembatasan Terhadap Hak Asasi Manusia dalam Perspektif Hukum Darurat
OGARS MATAMPO | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Palu
- Halaman 73 Pengujian Peraturan Pemerintah Penggantian Undang-Undang oleh Mahkamah Konstitusi
DJICKO IMBAWANI | Fakultas Hukum Universitas Widya Graha Malang
- Halaman 88 Penafsiran Konstitusional Dalam Pengujian Konstisiionalitas Undang-Undang Terhadap Undang-Undang Cipta Karya 1945
TANTO LAILAMI | Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
- Halaman 107 Implementasi UU No.11 tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak Dalam Upaya Melindungi Kesetengah Anak
NEVEY VARIDA ASIHANI | Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan HAM Republik Indonesia
- Halaman 123 Penegakan Hukum Yang Berorientasi Pada Keberlanjutan Sumber Daya Ikan
ROCHMANI | Fakultas Hukum Unibank Samarang
- Halaman 138 Larangan Pengasingan Tanah dan Peluang Investasi Asing di Indonesia
FX. SUMARJA | Pengajar Hukum Agraria, Fakultas Hukum, Universitas Lampung
- Halaman 151 Sumber Daya Air Indonesia dalam Kancan Masyarakat Ekonomi Asia: Antara Rejeki dan Deep Ecology
MUHAMMAD RUSTAMU, BAMBANG SANTOSO | Universitas Sebelas Maret (UNS) Surakarta

M.Syamsudin

Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia (UIN) Yogyakarta, Jalan Tamansiswa No. 158, Yogyakarta
Email: sm.syamsudin@yahoo.com.ac; syamsudin@uina.ac.id

URGENSI PEMBARUAN COMMERCIAL CODE DI BIDANG PELAYARAN GUNA MENJAMIN PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN (STUDI PERBANDINGAN DI PELABUHAN PORT KLANG 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 necessary 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

sibility 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 Hague-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 engages in 13th 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 menjalin 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 ugantikan 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 pembentukan kontrak; perlu pengsternan secara jelas dan teges 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 Hague-Visby Rules 1968, meskipun belum ada klasifikasi 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 osilah hal ketersediaan infrastruktur. PortKlang menempati rangking 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)

Dalam 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 pengarutan 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 dsb) 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 faut; (5) Mencarterkan dan mencarter kapal; (6) Pengangkutan barang; (7) Pengangkutan orang; (8) Tumbukan 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.i. 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 Portklang 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 direkamkan 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. Sejarah tentang Perkembangan Commercial Code di Indonesia

Menurut sejarahnya, KUHD (sejauhnya 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 laut memuji kodifikasi yang dilakukan oleh pemerintah Belanda, karena cara perwusunannya sangat baik. Tetapi kemudian terjadilah kemajuan yang sangat pesat (revolutioner) 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 sepadai 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 sanier, 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 advokasi, yang baru diberikan pada tahun 1910; (d) Dengan disahkan Traktat Pinssels pada tahun 1910 tentang Tuberkan 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 rubrukan kapal. Ini mulai diberlakukan sejak 1 Februari 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 jis 38-1 dan 2, yang mulai berlaku pada 1 April 1938. Pembelakuan 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 saat diberlakukan oleh pemerintah Belanda.

Semangat kemerdekaan Indonesia telah membangkitkan bangsa Indonesia untuk membangun dan mengembangkan industri pelayaran nasional, yang selama zaman penjajahan dikusai 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 Convenant" 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 perundang-undangan 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 mencaburnya; (d) PP No.5 Tahun 1964 mencahor 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-mineral; (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, perkapanan (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 diterapkan 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 posteriorre 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 ditentuhi 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 hipoteik 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 proposisional 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 satanya sejelasnya dengan mengakomodasikan ketentuan internasional terkait seperti

"International Convention for the Prevention of Pollution from Ships".

Selain kempat 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 pengusahaan pelabuhan tetap dapat menyelenggarakan kegiatan yang sama dengan mendapatkan pemimpinan 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 pengetutan 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) *Deps peti kemas*; (7) Pengelolaan kapal (*skip 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. Mcatan 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, tukerukan 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 *Hague Rules*, yang kemudian mengalami perubahan dalam Protokol 1967 sehingga terkenal dengan nama *Hague-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/Hague-Visby Rules*.

Di samping itu terdapat pula Konvensi Mengenai Angkutan Barang Multimoda 1980 dan khusus mengenai angkutan penumpang dan barang bawaannya. 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 perbaruan 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 dirunjuk mengurus dan menyelesaikan dokumen angkutan laut, baik ekspor maupun impor, termasuk mengangkut barang dari gudang shipper ke gudang lini 1 atau mengangkut barang dari gudang lini 1 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 bertanggungjawab terhadap barang-barang yang dibongkar-muat dari dan ke kapal sehubungan dengan pungutan pajak ekspor-impor; (h) Karantina Hewan/Tumbuhan, merupakan pihak yang bertanggungjawab 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 subjek hukum dalam perjanjian tersebut. Pasal 466 KUHD hanya mengatur pengertian tentang pengangkut. Untuk menjamin adanya kejelasan dan kepastian hukum dari para pihak yang menjadi subjek hukum dalam perjanjian, maka diperlukan rumusan yang jelas tentang pengertian perjanjian pengangkutan dan juga pihak-pihak yang menjadi subjek hukumnya. Untuk itu diusulkan rumusan sebagai berikut:

- 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 charter menurut waktu atau charter 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 diserahkannya 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 memboblosi armada niaga nasional.

Dari rumusan yang sudah ada, baik pada KUHD maupun UU 17/2008, diusulkan rumusan baru untuk memperbarui 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 Ps.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

cenitum.

Rumusan pasal-pasal yang mengatur tanggungjawab pengangkut batik 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 diserahkannya 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 diserahkannya, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkannya barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selanjutnya 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 KUHID tersebut dipertegas oleh Undang-undang No.17/2008 tentang Pelayaran.

Batas 4D merupakan:

- Pasal 40 melanjutkan:

 - 1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkuinya.
 - 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:

- Pasal 41 melanjutkan:

 - 1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditutupkan 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 KUHID maupun Undang-undang 17/2008, diusulkan rumusan baru untuk memperbarui KUHID 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 kelalaihan 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 majeur (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 477 KUHID. Muatan isi Pasal 470 adalah sebagai berikut:

Ps 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 perawakdahan terhadap kapal; (2) kurang diusahakannya kemampuan kapal untuk menyelenggarakan pengangkutan sesuai dengan perjanjian; (3) salah memperlakukan atau persagaan terhadap barang yang diangkut; (4) jika ada janji-janji yang bermaksud demikian adalah batal.

Ps 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 (seratus ratus) "gulden".

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

Isi Ps 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 US\$ 500; Per koli. Menurut Protokol The Hague Rules tanggal 23 Februari 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 dan padanya. Oleh sebab itu pertanggung jawaban pengangkut yang bukan pengusaha kapal ini tidak digantungkan pada kemampuan kapal untuk menerima, tetapi dihubungkan dengan hak tunutannya 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 5G (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 kerugiannya. Keseluruhan jumlah ganti kerugian yang harus dibayar oleh pengangkut inilah yang dibatasi oleh undang-undang. Dengan demikian maka tercapai tujuan dari ketentuan undang-undang, dengan mana pengangkut dapat memperhitungkan seluruh risiko yang menjadi bebaninya.

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 tertinggi.

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 menujuk 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 tersebut 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 kelalaihan 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 kelalaihan 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

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

Ps 471 KUHD menentukan bahwa bila ada kesalahan atau kelalaihan dari pengangkut atau orang yang dipekerjakannya, maka pengangkut tidak dapat membebaskan tanggungjawabnya.

kerutai bila secara tegas telah diperjanjikan sebaliknya. Pasal 517-b KUHD menentukan bahwa konsemen-konsumen yang isinya bertentangan isi Pasal 470 KUHD, tidak boleh dikeluarkan untuk pengangutan-pengangutan yang berasal dari pelabuhan-pelabuhan Indonesia.

Pada hakikatnya Pasal 470 bertujuan untuk melindungi pihak Pengirim, yang kedudukannya 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 Pasal 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 disusulkan 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 fungisnya; (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 menerangkan 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 mematuhui 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 jembatan 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 rangking 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 lingkar 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 performance-nya, 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
13 (13)	Port Klang	9.6
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

Bebberapa 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 North Port dan West Port; (e) North Port terminal yang merupakan pelabuhan multipurpose dioperasionalkan oleh perusahaan North Port (Malaysia) Bhd yang merupakan cabang dari perusahaan NCB Holding Bhd; (f) Demikian juga dengan West Port Terminal dioperasionalkan oleh Klang Multi Terminal Sdn Bhd yang juga merupakan cabang

dari NCB Holding Bhd dan PIP dioperasionalkan 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 Northport 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 proses tender terbuka dan Pemerintah Malaysia dengan memberikan hak konsesi selama 30 tahun dengan skema Built Operate dan Transfer (BOT); (d) Pota bagi hasilnya dilakukan berdasarkan revenue sharing sebesar 30% dari revenue tahunan, sementara itu pihak swasta mendapatkan revenue dari kegiatan stevedoring dan penumpukan sedangkan pelayaran kapal menjadi revenue dari Pemerintah Malaysia; (e) Lahan dan perairan serta fasilitas basic infrastruktur seperti break water, alur, kolam, serta sarana bantuan 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 pelayuran. 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 Dilus 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 multilateral. 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 survei lapangan menunjukkan bahwa pencapaian prestasi PortKlang bukan hanya hukum yang diberlakukan secara konsisten, namun juga ketersediaan infrastruktur yang lebih memadai dibanding pelabuhan di Indoensia. 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 PESENTA 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	Ghana	Hague	
Australia	Hague-Visby/Hamburg	Goa	Hague	
Austria	Hamburg	Gibraltar	Hague-Visby	•
Bahamas	Hague	Greece	Hague-Visby	•
Bangladesh	Hague	Grenada	Hague	
Bahamas	Hamburg	Cuinea	Hamburg	
Belarus	Hague	Guinea-Bissau	Hague	
Belize	Hague	Guyana	Hague	
Bermuda	Hague-Visby	Hong Kong	Hague-Visby	• t
Bolivia	Hague	Hungary	Hamburg	
Botswana	Hamburg	Iceland	Hague-Visby	•
British Virgin Islands	Hague-Visby	India	Hague-Visby	•
Bronel	Hague	Indonesia	Hague-Visby	•
Burkina Faso	Hamburg	Iran	Hague	
Burundi	Hamburg	Israel	Hague/Hague-Visby	•
Cameroon	Hamburg	Italy	Hague-Visby	•
Canada	Hague/Hague-Visby	Japan	Hague-Visby	•
Cape Verde	Hague	Jordan	Hamburg	
Cayman Islands	Hague-Visby	Kenya	Hamburg	?
Chile	Hamburg	Hamburg		
China	Hague-Visby/Hamburg	Lesotho		
Comoros	Lebanon	Liechtenstein		
Congo	Hague	Luxembourg	Hague-Visby	•
Cote d'Ivoire	Hague	Macau	Hague	
Croatia		Madagascar	Hague	
Cuba	Hague	Malawi	Hamburg	
Cyprus	Hague	Malaysia	Hague	
Czech Republic	Hamburg	Marshall Islands		
Denmark	Hague-Visby	Marinique		
Djibouti				
Dominica	Hague			

Dominican Republic	Hague	Mauritania	Hague
East Timor	Hague	Mauretania	Hague
Ecuador	Hague-Visby	Mexico	Hague-Visby
Egypt	Hamburg	Micronesia	
Estonia	Hague	Moldova	
Falkland Islands	Hague-Visby	Monaco	Hague
Fiji	Hague	Montenegro	Hague-Visby
Morocco	Hamburg	Slovakia	Hamburg
Mozambique	Hague	Slovenia	Hague
Nauru	Hague	Solomon Islands	Hague
Netherlands	Hague-Visby	Somalia	Hague
New Zealand	Hague-Visby	South Africa	Hague-Visby
Nigeria	Hamburg	Spain	Hague-Visby
Norway	Hague-Visby	Sri Lanka	Hague-Visby
Oman	Hague-Visby	Sweden	Hague-Visby
Pakistan	Hague	Switzerland	Hague-Visby
Panama	Hague	Syria	Hague-Visby
Papua New Guinea	Hague	Taiwan	Hague
Paraguay	Hague-Visby	Tanzania	Hamburg
Peru	Hague	Thailand	Hague-Visby/Hamburg
Philippines	Hague	Tonga	Hague-Visby
Poland	Hague-Visby	Trinidad and Tobago	Hague
Portugal	Hague/Hague-Visby	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
Saint Lucia	Hague	United Arab Emirates	Hague-Visby
Saint Vincent and the Grenadines	Hamburg	United Kingdom	Hague-Visby
Sao Tome and Principe	Hague	United States	Hague
Senegal	Hamburg	Uruguay	None
Serbia and Montenegro	Hague	Venezuela	Hague-Visby/Hamburg
Seychelles	Hague	Vietnam	Hague-Visby
Sierra Leone	Hamburg	Zambia	Hague
Singapore	Hague-Visby		

Sumber: MOT Malaysia, 2012

KETERANGAN:

- SDR Protocol
- Dengan penerapan hukum setempat
 - Pemerintah Republik Rakyat China dikonfirmasi dengan surat 4 Juni 1997 Ningga Depositari bahwa Aturan Den Haag-Visby dan SDR Protocol tetus berlaku untuk Daerah Administrasi Khusus Hong Kong dengan Pasal 8 tentang reservasi dari Protokol Visby dan Pasal 3 Protokol SDR.
 - Aturan Hamburg tidak dapat diterapkan untuk klaim dalam praktik.
 - Dengan penerapan hukum setempat. Perubahan atas COGSA BE 2.534 sedang diperimbangkan di buku publikasi.
 - 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 rangking 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 Rotterdam Rules. Paper Delivered 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 Perairan Darat*, Jakarta, Penerbit Djambatan.
- Hartono, Siti Soemarti, 1983. KUHD (Kitab Undang-Undang Hukum Dagang) & PK (Peraturan Kepolisian), 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.Simpex.
- Syahmin AK, 2006, Hukum Dagang Internasional; Dalam Kerangka Studi Analisis, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- Soedjono, Wiwaho, 1982, Hukum Dagang, Suatu Tinjauan tentang Ruang Lingkup dan masalah yang Berkembang dalam Hukum Pengangkutan di laut bagi Indonesia. Jakarta, Bina Aksara
- Suparno, RP, 2007, Shipping: Pengangkutan Internasional 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 Maritim 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 kepelabuhanan.
- Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 11 tahun 2007 tentang pedoman penetapan tarif pelayaran 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 Pelayaran 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

Urgensi Pembaharuan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia)

ORIGINALITY REPORT

0%
SIMILARITY INDEX

PRIMARY SOURCES

EXCLUDE QUOTES

OFF

EXCLUDE MATCHES

< 1%

EXCLUDE BIBLIOGRAPHY

OFF



UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Kampus Universitas Islam Indonesia, Gedung Rektorat, Jl. Kaliurang Km. 14,5, Yogyakarta 55584
Telp. (0274) 898444 (Hunting); Fax. (0274) 898459; [Http://www.uii.ac.id](http://www.uii.ac.id); E-mail: rektorat@uii.ac.id

Berita Acara Hasil Pengecekan Keaslian Karya Ilmiah Atas Nama Dr. M Syamsudin, S.H., M.H Untuk kenaikan Jabatan Dari Lektor (300 AK) ke Lektor Kepala (700 AK)

Pada tanggal 24 Juli 2017 telah dilakukan pengecekan *Originality* atau *Similarity* terhadap karya Ilmiah Dosen Tetap Universitas Islam Indonesia:

Nama : Dr. M Syamsudin, S.H., M.H

NIDN/NIK : 0504096901/954100104

Prodi : Ilmu Hukum

Fakultas : Fakultas Hukum

NO	KARYA	REPORT ORIGINALITY	KETERANGAN
1	Jurnal Hukum, Vol. XVII, No.2, Hal. 156-171, Juni 2008 dengan judul "Tanggungjawab Hukum Pelaku Usaha Periklanan Atas Produk Iklan Yang Melanggar Etika Periklanan (Kajian Kritis UU Perlindungan Konsumen) ISSN: 1412-2723, Terakreditasi No.26/DIKTI/KEP/2005	7%	
2	Jurnal Hukum FH Unissula Vol.XVIII, No.2 Hal. 282-314, September 2008 dengan judul "Perlindungan Hukum Konsumen Penumpang Kapal Laut (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya), ISSN:1412-2723 Terakreditasi no : No.26/DIKTI/KEP/2005	0%	
3	Jurnal Media Hukum Vol.15, No.2, Hal. 187-207, Desember 2008 dengan judul "Kecenderungan Paradigma Berfikir Hakim dalam Memutus Perkara Korupsi," ISSN:0854-8919, Terakreditasi no : No.43/DIKTI/Kep/2008	0%	
4	Jurnal Hukum & Dinamika Masyarakat, Vol.4, No.2, Hal.183-193, April 2009 dengan judul "Model Pengembangan Hukum Untuk Proyeksi Perubahan Masyarakat Indonesia Agraris Ke Industri Modern, ISSN:0854 2031, Terakreditasi no : SK. Dirjen Dikti No. 55A/DIKTI/KEP/2006	0%	
5	Jurnal Hukum Vol.17, No.3, Hal. 406-429, Juli 2010 dengan judul "Faktor-Faktor Sosiolegal yang Menentukan dalam Penanganan Perkara Korupsi di Pengadilan, ISSN: 0854-8498 Terakreditasi no : No.65A/DIKTI/KEP/2008	0%	
6	Jurnal Mimbar Hukum, Vol. 22, No.3, Hal. 498-519, Oktober 2010 dengan judul "Pemaknaan Hakim Tentang Korupsi dan Implikasinya Pada Putusan : Kajian Perspektif Hermeneutika Hukum, ISSN:0852-100X, Terakreditasi no : Nomor : 51/DIKTI/Kep/2010	6%	
7	Jurnal Dinamika Hukum Vol.11 No.1 Hal. 10 - 19, Januari 2011 dengan judul "Rekonstruksi Pola Pikir Hakim Dalam Memutuskan Perkara Korupsi Berbasis Hukum Progresif, ISSN:1410-0797 Terakreditasi no : Nomor 51/DIKTI/Kep/201	0%	

8	Jurnal Hukum, Vol. 18, Edisi Khusus, Hal 127-145, Oktober 2011 dengan judul "Rekonstruksi Perilaku Etika Hakim dalam Menangani Perkara Berbasis Hukum Progresif, " ISSN:0854-8498 Terakreditasi no : No. 65A/DIKTI/KEP/2008	2%	
9	Jurnal Yudisial Vol. 7 No 1 April 2014, April 2014 dengan judul "Keadilan Prosedural dan Substantif dalam Putusan Sengketa Tanah Magersari (Kajian Putusan Nomor 74/PDT.G/2009/PN.YK, " ISSN:1978-6506, Terakreditasi no : LIPI No. 507/Akred/P2MI-LIPI/10/2012	0%	
10	Jurnal Media Hukum: Vol.21, No.1, 2014 dengan judul: Urgensi Pembaharuan Commercial Code di Bidang Pelayaran Guna Menjamin Perlindungan Hukum Konsumen (Studi Perbandingan di Pelabuhan Portklang Malaysia), ISSN: 0854-8919 Terakreditasi Dikti no: 81/DIKTI/Kep/2011	0%	
11	Book Chapter: dengan judul "Memahami Pemikiran Mohammad Koesnoe tentang Hukum Islam dan Penerapannya di Indonesia (Salah satu penulis dalam buku Mohammad Koesnoe Dalam Pengembalaan Gagasan Hukum Indonesia), Penerbit : Epistema Institute, Hal. 177-206, ISBN:978-602-19461-7-6	0%	
12	Jurnal Internasional Bereputasi (Impact Factor): EJEFAS European Journal of Economics, Finance & Administrative Sciences, Issue 55, Page 97-105, Desember 2012 dengan judul "Understanding Corruption from Behavioral Perspective: A Case Study of Yogyakarta Special Province," ISSN:1450-2275	0%	
13	Jurnal Internasional Bereputasi (Impact Factor): International Journal of Social Science and Humanity, Vol.3, No.2, Hal.156-159, Maret 2013 dengan judul "The Importance of Progressive Interpretation for Judge in Handling Corruption Cases in Indonesia, ISSN:2010-3646	0%	
14	Jurnal Internasional Bereputasi: Valley International Journals Volume 1, Issue1-3, April-June 2014, April 2014 dengan judul " Understanding The Typology of Judge's Behaviour in Handling Corruption Cases in Indonesia," ISSN:2349-2031	0%	
15	Jurnal Internasional Bereputasi: International Journal of Business and Management Study Volume 1, Issue 2, May 2014, Mei 2014 dengan judul "The Budget Misallocation Mechanism in Indonesia's Bureaucracy, " ISSN:2372-3955	2%	
16	Jurnal Internasional: International Journal of Humanities and Social Science Invention, Vol.3 Issue 11, Nopember 2014 dengan Judul "Understanding the Meaning of Justice in the Judge's Verdict for Private Cases in Indonesia," ISSN:2319-7714	0%	
17	Jurnal Ilmiah Internasional: International Journal of Humanities and Social Science Invention Vol. 4, Issue: 9, September 2015, ISSN: 2319-7714, berjudul: Discovering the Meaning of Justice in Judges' Verdicts on Narcotics Crimes in Indonesia	3%	
18	Jurnal Ilmiah Nasional Tidak Terakreditasi: Jurnal Hukum Vol. 15, No.3, Hal.338-351, Juli 2008 dengan judul "Beban Masyarakat Adat Menghadapi Hukum Negara, ISSN:0854-8498	4%	

19	Jurnal Ilmiah Nasional Tidak Terakreditasi: Jurnal Yudisial, Vol - V/No-01/April/2012, Hal. 38-53, April 2012 dengan judul "Keadilan Substantif yang Terabaikan Dalam Sengketa Sita Jaminan Kajian Putusan Nomor 42/PDT/2011/PT.Y," ISSN:1978-6506	0%	
20	Proseding: The4th International Graduate Studens Conference on Indonesia Theme Indigenous Communities and "The , Oktober 2012 dengan judul "Ngindung & Magersari : The Harmonization of Customary Law and State Law Dealing with Land Ownership and its Shifting Meaning In Jogjakarta," ISBN:978-602-8683-26-5	0%	
21	Proseding: Asean Conference Educating Asean Societies for Integrity The Role of Educators & Students in Buildin, April 2013 dengan judul "Understanding The Typology of Judge's Behaviour in Handling Corruption Cases	0%	
22	Proseding pada Konferensi Nasional Hukum, Politik dan Kekuasaan, Oktober 2009 dengan judul "Beberapa Permasalahan yang Dihadapi Pelaut Indonesia dan Urgensi Perlindungan Hukumnya Menghadapi Dampak Globalisasi dan Perdagangan Bebas, ISBN:978-6028011-06-8;	18%	
23	Prosiding Seminar Nasional Penelitian dan PKM: Sosial, Ekonomi, dan Humaniora, Desember 2011 dengan judul "Aspek Yuridis Pembangunan Peron Tinggi di Stasiun Kereta Api sebagai Sarana Perlindungan Hukum Konsumen, ISSN:2089-3590	3%	
24	Prosiding: Prosiding Seminar Nasional Peningkatan Kehidupan Masyarakat yang Madani dan Lestari, DPPM UII, Desember 2011 dengan judul "Urgensi Standarisasi Layanan sebagai Bentuk Perlindungan Hukum Penumpang Kapal Kelas Ekonomi dengan Waktu Pelayaran di atas 8 jam," ISBN:978-602-95472-1-4	0%	
25	Prosiding Seminar Nasional Hukum Islam FH UNDIP, September 2012 dengan Judul "Ilmu Hukum Profetik : Gagasan Awal dan Kemungkinan Pengembangannya," ISBN:978-602-8259-42-2	0%	
26	Makalah Seminar Internasional Non Prossiding: Berjudul "Exploring Indonesian Legal Structure To Reduce Corruption Do Judge's Verdicts Really Fight Against Corruption?, Presented on the Corruption Seminar, held by Indonesian Islamic Society of South Australia (MIIAS) , pada Desember 2008 .	0%	
27	Koran pada Examinasi Edisi 1 Tahun 2011, Hal. 9, Nopember 2011 dengan judul "Korupsi Dalam Perspektif Hukum Adat,	2%	
28	Editing/Sunting Buku Ilmiah: Menghasilkan Karya Ilmiah berupa Editing pada Pusat Studi Hukum (PSH) Fakultas Hukum UII, Desember 2013 dengan judul "Ilmu Hukum Profetik (Gagasan Awal Landasan Kefilsafatan dan Kemungkinan Pengembangannya di Era Postmodern), ISBN:978-602-1123-01-0	8%	
29	Jurnal Nasional Terakreditasi: Hasanuddin Law Review, Vol.3, No.1, April 2017, berjudul: An Effective Supervision Model of a Standard Clause for Consumer Protection in Business Transactions, ISSN: 2442-9880	5%	

Pengecekan di atas menggunakan alat IThenticate dengan meniadakan (exclude) beberapa hal dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Meniadakan (exclude) hasil cek kesamaan karya yang kurang dari 2 persen.
2. Meniadakan (exclude) hasil cek kesamaan karya yang disitusi oleh pihak lain.
3. Meniadakan (exclude) hasil cek kesamaan karya yang terindikai plagiasi kepada karya ilmiah yang bersangkutan.
4. Meniadakan (exclude) hasil cek kesamaan karya yang menunjukan url atau laman karya ilmiah yang bersangkutan.
5. Meniadakan (exclude) hasil cek kesamaan karya yang diupload dalam bentuk yang berbeda (online pribadi) yang terdeteksi merupakan karya sendiri bukan merupakan laman publikasi Jurnal resmi hanya untuk kepentingan sharing (seperti <https://www.researchgate.net> facebook.com dll) sehingga bukan termasuk auto-plagiasi/self plagiarism.

Berdasarkan hasil pengecekan di atas, maka karya ilmiah tersebut diatas dapat diteruskan usulannya ke kopertis Wilayah V.

Yogyakarta, 25 Juli 2017

Rektor



Nandang Sutrisno, S.H., LLM., M.Hum., Ph.D.

Wakil Rektor I

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Ilya Fadjar Maharika". To the right of the signature is the text "Dr.-Ing. Ir. Ilya Fadjar Maharika, MA., IAI."