



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam pembahasan ekonomi global, wacana pasar bebas (*free trade*) dinilai akan semakin memperjelas peta persaingan ekonomi yang muncul di suatu negara. Negara berkembang (*developing countries*) dipastikan menjadi target negara-negara maju dalam berinvestasi (Krugman and Obstfeld, 1998). Sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang sebagian besar wilayahnya terdiri dari perairan, Indonesia tentu akan menjadi tujuan perdagangan internasional melalui jalur pelayaran. Bukan hanya akibat globalisasi dan liberalisasi ekonomi, namun pasar bebas dianggap sebagai momentum penting tingkat dunia yang seakan selalu digaungkan keras-keras oleh pelaku ekonomi internasional akhir-akhir ini. Pada setiap pertemuan, baik dalam skala regional maupun global, selalu terjadi upaya untuk mempercepat proses integrasi ke dalam pasar bebas dunia (Prasetyantoko, 2001).

Syahmin AK dalam bukunya 'Hukum Dagang Internasional; *Dalam Kerangka Studi Analitis*', mengungkapkan bahwa hingga proses terbentuknya WTO, ternyata masih banyak ditemui berbagai hal yang belum terselesaikan (*unfinished business*), yaitu antara lain bidang jasa (*trade in services*). Di situ disepakati perlunya pembentukan badan-badan subsider untuk menangani sektor-sektor jasa tertentu yang di antaranya adalah jasa maritim. Di bidang jasa ini, sebagian besar negara memang pada umumnya tidak merasa puas dengan proses perundingan yang telah berlangsung. Oleh karena itu, mereka menilai perlu adanya suatu keputusan politis untuk menyelesaikannya, khususnya untuk jasa maritim yang negosiasinya mengalami kebuntuan. Sektor jasa ini oleh sejumlah pengamat dinilai sebagai pembahasan yang sangat rumit karena tidak hanya menyangkut penurunan hambatan tarif atau nontarif (Syahmin AK, 2006).

Di Indonesia sendiri, hukum yang mengatur mengenai pelayaran di bidang perdagangan termuat pada *Wetboek van Koophandel voor Indonesie* yang diberlakukan Belanda jauh sebelum ada peraturan baru di bidang kemaritiman. Sebagai subjek hukum internasional, negara dapat menjadi subjek perdagangan internasional baik dalam ranah hukum internasional publik (*public international law*) maupun hukum internasional privat (*private international law*). Dalam konteks hukum laut, pemanfaatan laut sebagai jalur perdagangan sebetulnya juga sudah memiliki beberapa regulasi internasional, seperti *United Nation Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)* 1985 di Montego Bay, Jamayka. Oleh karena itu mau tidak mau jika terdapat unsur asing dalam sebuah pelayaran, maka pelayaran sekalipun harus diinternasionalisir.

Dengan demikian, tinjauan teori ini akan memuat beberapa poin, yaitu beberapa tinjauan umum peristilahan terkait *commercial code*, serta landasan yuridis kegiatan pelayaran komersial dalam beberapa peraturan nasional dan internasional.

A. TINJAUAN UMUM MENGENAI *COMMERCIAL CODE* DI BIDANG PELAYARAN.

Istilah *commercial code* atau dalam peristilahan lain disebut dengan *commercial law* memiliki beberapa definisi. Wikipedia memberikan pengertian mengenai *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*’.

Di beberapa negara, *commercial code* juga disebut dengan istilah yang berbeda-beda. Di Perancis, penyebutan untuk istilah ini adalah ‘*Code de Commerce*’ yang juga dipakai *Blacks Law Dictionary*. Diberlakukan sejak 1807 sebagai salah satu bagian yang diatur dalam *Napoleon Code*. Aspek yang diatur dalam *Code de Commerce* adalah transaksi bisnis, kepailitan, hukum bisnis dan yurisdiksi pengadilan dalam menyelesaikan permasalahan terkait. Sedangkan di Jepang, yaitu *Commercial Code of Japan*, memuat tiga buku. Buku pertama tentang ketentuan umum (*General Provision*), buku kedua mengenai perusahaan (*Corporation*) dan buku ketiga memuat pengaturan melalui pasal-pasal (*Commercial Act*).

Dalam istilah Indonesia, Hukum Dagang merupakan terjemahan lain dari istilah *commercial code*. Sehingga dalam studi ini *commercial code* di bidang pelayaran diartikan sebagai seluruh regulasi yang mengatur mengenai kegiatan niaga atau komersial di bidang pelayaran. Aspek niaga dalam kegiatan pelayaran di antaranya adalah, kegiatan usaha jasa perairan, pengaturan tarif, penyelesaian sengketa dan pengaturan tanggungjawab pelaku usaha di bidang pelayaran yang sebelumnya diatur dalam KUHD buku II dan peraturan turunannya.

B. PENGATURAN KEGIATAN PELAYARAN DI BERBAGAI REGULASI.

Regulasi yang berkenaan dengan kegiatan niaga di bidang pelayaran sebenarnya sudah diatur baik secara nasional maupun internasional. Beberapa di antaranya dapat diinventarisasi sebagai berikut :

1. UNCLOS dan Legitimasinya terhadap Pembentukan Regulasi Pelayaran Perdagangan di Sebuah Negara.

Dalam UNCLOS 1982, kedaulatan negara (*sovereignty*), dan hak berdaulat (*sovereign right*) dijelaskan dalam pasal 2, 34, 47 dan 49. Namun dalam hal ini peneliti hanya akan mengulas mengenai kedaulatan negara (*sovereignty*) yang memiliki pengaruh langsung terhadap pembentukan regulasi dalam sebuah negara. Kedaulatan Negara adalah kekuasaan tertinggi pada negara untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap perlu demi kepentingan nasional negara itu sendiri berdasarkan hukum nasional dengan memperhatikan hukum internasional. Dasar hukum penguasaan negara atas suatu wilayah bersumber dari eksistensi negara sebagai negara merdeka dan berdaulat. Kedaulatan negara meliputi kedaulatan atas wilayah, kedaulatan atas kepentingan nasional lainnya, serta kedaulatan atas pengawasan terhadap kegiatan di dalam wilayah negara. Oleh karena itu negara memiliki hak dan wewenang untuk membuat peraturan hukum (*legislation*), mengawasi berlakunya peraturan (*control*), dan menegakkan hukum yang berlaku (*law enforcement*) demi kepentingan negara tersebut, tidak terkecuali regulasi mengenai perdagangan melalui jalur pelayarannya.

Dalam konvensi internasional pasal 6 piagam Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban ekonomi negara-negara berkaitan dengan pemasokan komoditas internasional dijelaskan bahwa (Starke Terj. Atmaja, 2004):

Adalah tugas negara-negara untuk memberikan sumbangan kepada perdagangan barang-barang internasional khususnya dengan cara persetujuan-persetujuan dan dengan pembentukan persetujuan-persetujuan komoditas multilateral jangka panjang, apabila diperlukan, dengan mempertimbangkan kepentingan-kepentingan para produsen dan konsumen. Semua negara memikul tanggung jawab bersama mendorong arus dan masuknya secara teratur semua barang komersial yang diperdagangkan dengan harga yang stabil, menguntungkan dan wajar, sehingga memberikan sumbangan kepada perkembangan ekonomi dunia yang adil, dengan mempertimbangkan secara khusus kepentingan negara-negara berkembang.

Oleh karena itu, peran negara dalam menjamin suatu kemajuan ekonomi yang nantinya dapat dirasakan oleh masyarakatnya memang merupakan hak dan kewajiban suatu negara secara pasif.

Begitu pula dalam Pasal 24 Piagam Hak-Hak dan Kewajiban-kewajiban Ekonomi Negara-negara Tanggal 12 Desember 1974, masih berupa penegasan terhadap hak ekonomi suatu negara yang disebutkan bahwa: *“semua negara mempunyai kewajiban untuk melaksanakan hubungan-hubungan ekonomi timbal balik mereka dengan cara yang mempertimbangkan kepentingan-kepentingan negara lain. Semua negara harus menghindari tindakan yang merugikan kepentingan negara-negara berkembang”* (Starke Terj. Atmaja, 2004). Hal ini memunculkan kaedah dalam kontrak bisnis internasional yang merupakan keharusan bagi suatu negara untuk tidak melakukan kebijakan ekonominya yang dapat merugikan negara lain yang merupakan kewajiban negara secara aktif.

2. Internasionalisasi Pelayaran Perdagangan di Indonesia

Dalam pelaksanaan pembangunan baik di lingkup nasional maupun internasional, keadilan adalah faktor yang penting. Melalui keadilan, seluruh masyarakat diharapkan dapat menikmati hasil-hasil pembangunan. Dalam konteks pembangunan hukum, maka hukum harus dimaksudkan untuk tidak memuaskan kepentingan satu pihak dengan mengorbankan pihak lainnya. Pembangunan hukum harus menghasilkan suatu kompromi di antara kepentingan-kepentingan yang bertentangan untuk memperkecil kemungkinan terjadinya friksi-friksi. Tata hukum seperti inilah yang dapat memungkinkan menjamin perdamaian sosial bagi para subyeknya (Kalsen Terj. Somardi, 1995) dan (Suseno, 1987). Hal ini tentu juga berlaku bagi setiap subjek hukum internasional, seperti negara sebagai masyarakat Internasional. Berdasarkan kerangka berpikir di atas, maka penelitian ini dilakukan dengan berlandaskan pada konsep yang dikemukakan Mochtar Kusumaatmadja, bahwa hukum berfungsi sebagai sarana pembaharuan masyarakat, di samping fungsi dasarnya yaitu untuk menjamin kepastian dan ketertiban. Hal ini berarti bahwa hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat berfungsi sebagai alat (pengatur) atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan subjeknya ke arah yang dikehendaki oleh pembangunan atau pembaharuan (Kusumaatmadja, 1976) yang sudah barang tentu termasuk di dalamnya adalah aspek ekonomi. Dalam konteks hukum internasional -baik privat maupun publik-, sebagai upaya untuk menertibkan subjek-subjek hukumnya, maka peran serta pengaruh hukum internasional harus diupayakan. Hukum internasional juga akan memiliki peranan yang penting jika didasari atas tradisi perjanjian yang

biasa dirumuskan dalam kalimat “*Pacta Sunt Servanda*”. Perbaikan hubungan-hubungan internasional yang tertata berdasarkan hukum akan turut serta memberikan kontribusi dalam rangka mencapai keadilan sebagai cita-cita universal. Internasionalisasi peraturan perdagangan melalui jalur pelayaran dimaksudkan untuk melakukan unifikasi atau harmonisasi antara peraturan yang sudah ada di Indonesia dan peraturan internasional yang saat ini berlaku. Dalam perspektif hukum perdata internasional, jalan menuju unifikasi ini dapat diklasifikasikan atas dua cara, yaitu penyatuan hukum dan penyatuan kaidah-kaidah hukum (Putra, 1997). Oleh karena itu, kiranya diperlukan unifikasi hukum perdata di bidang pelayaran yang dapat diterima oleh negara-negara lain berdasarkan hukum internasional yang disepakati. Inilah bentuk internasionalisasi peraturan nasional yang diharapkan dapat mengurangi terjadinya friksi dan keraguan para pelaku bisnis tentang keamanan, kepastian dan jaminan hukum yang mereka peroleh.

Praktik unifikasi mengenai hukum maritim perdata pada tingkat global pernah dilakukan oleh *International Maritime Comete* (*IMC*) yang kemudian menghasilkan konvensi yang salah satunya adalah *Convention for the unification of Certain Rules Relating to Bilos of Lading*. Unifikasi semacam ini setidaknya sudah diawali dengan suatu konferensi diplomatik intern Eropa di Den Haag pada 1893 yang pada perkembangannya melibatkan negara-negara di kawasan Asia, dan Amerika. Setidaknya ada beberapa konvensi yang substansinya memiliki kegiatan-kegiatan yang bersifat perdata lintas negara antara lain (Putra, 1997):

a. *Rotterdam Rules (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) (September 23, 2009).*

Rotterdam Rules merupakan konvensi yang mengatur tentang modernisasi aturan internasional yang berkaitan dengan kontrak pengangkutan barang maritim. Tujuan hadirnya konvensi ini adalah untuk menggantikan *Hague Rules*, *Hague-Visby Rules* dan *Hamburg Rules*. Hal demikian diharapkan dapat menyediakan keseragaman hukum di bidang pengangkutan maritim serta menyediakan kebutuhan industri modern.

b. *Convention Relating to Civil Procedure (March 1, 1954)*

Konvensi ini antara lain mengatur masalah sistematis pembuktian di luar negeri, yaitu dengan cara *commision rogatoire*, juga mengenai syarat penyetoran uang jaminan, ongkos perkara terhadap orang asing (*sautio judicatum sovi*), bantuan hukum secara prodeo, paksaan badan terhadap orang asing dalam perkara-perkara perdata, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan proses berperkara yang menempatkan orang asing sebagai pihak.

c. *Convention on the Law Aplicable to International Sales of Goods (June 15, 1955)*

Konvensi ini mengatur tentang antara lain, hukum yang harus dipakai dalam transaksi jual beli internasional. Prinsip yang dianut konvensi ini, dengan tetap memperhatikan beberapa pengecualian, adalah hukum dari pihak penjual.

d. *Convention Concerning the Recognition of Legal Personalities of Foreign Companies, Associations and Foundations (1 June 1956)*

Konvensi ini mengatur tentang pengakuan terhadap badan hukum, badan usaha, perkumpulan dan yayasan-yayasan asing yang beroperasi di wilayah suatu negara. Prinsip yang umum untuk diberlakukan adalah bahwa hukum yang berlaku yaitu hukum tempat di mana badan usaha itu didirikan (*place of incorporation*), bukan hukum di mana badan usaha itu berkedudukan. Indonesia menganut sistem kombinatif, yaitu *place of incorporation* dan sistem kedudukan *de facto*. Terkait dengan penanaman modal asing lebih lanjut diatur dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal Asing.

e. *Convention on the Jurisdiction of the Selected Forum in the Cases of International Sales of Good (15 April 1958)*

Konvensi ini mengatur tentang pilihan forum dan pilihan hakim yang ditentukan sendiri oleh para pihak sehubungan dengan jual beli internasional yang dilakukannya. Konvensi ini memiliki kaitan erat dengan *Convention on the Law Governing Transfer of Title in International Sales of Good 1958* tentang penentuan hukum untuk menentukan peralihan hak milik atas barang yang dijual, saat beralihnya hak itu dari penjual ke pembeli.

f. Convention Abolishing the Requirements of Legalization for Foreign Public Documents (5 Oct. 1961)

Konvensi ini mengatur tentang penghapusan syarat legalisasi dokumen-dokumen yang telah dibuat di luar negeri yang hendak dipergunakan dalam suatu perkara yang sedang berlangsung di pengadilan negara lain. Konvensi ini menjelaskan bahwa meskipun hanya model *certificate* sudah cukup untuk proses pengadilan.

g. Convention on Testamentary Disposition (5 Oct. 1961)

Dalam konvensi ini diatur tentang bentuk formal suatu testamen yang dibuat di luar negeri. Prinsip yang diutamakan dalam konvensi ini adalah prinsip *favour testamentis*.

h. Convention on the Service Abroad of Judicial and Extra-Judicial Documents in Civil or Commercial Matters (15 Nov. 1965)

Pada dasarnya konvensi ini dimaksudkan untuk mempermudah cara penyampaian panggilan dan pemberitahuan resmi dalam perkara-perkara perdata yang diselesaikan di luar negeri.

i. Convention on the Choice of Court (15 November 1965)

Konvensi ini menegaskan diakuinya prinsip kebebasan para pihak memilih forum pengadilan, hukum dan hakim untuk menyelesaikan sengketa-sengketa yang timbul dari kontrak yang dibuatnya.

j. Convention on Recognition and Execution of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters (1966)

Konvensi ini mengatur tentang pengakuan dan pelaksanaan keputusan dalam perkara perdata dagang yang diucapkan hakim luar negeri di forum luar negeri.

k. Convention on the Taking of Evidence Abroad in Civil or Commercial Matters (1968)

Maksud dari konvensi ini untuk memudahkan pemanggilan dan pendengaran saksi-saksi yang berada di luar negeri, memudahkan pengambilan bukti-bukti yang berada di luar negeri, bagi suatu proses pengadilan perkara-perkara perdata

dan dagang yang berlangsung di dalam suatu negara. Hal ini dimungkinkan karena terdapat keharusan kerjasama demikian di antara negara-negara anggota konvensi.

l. Convention on the Law Applicable to Traffic Accident (1968).

Konvensi ini mengatur tentang hukum yang berlaku terhadap tanggungjawab sipil yang bersifat *non-contractual*, yang muncul dari kecelakaan perjalanan di manapun kecelakaan itu diadili. Prinsip yang dianut adalah hukum yang berlaku yaitu hukum perdata internasional internal negara tempat kecelakaan terjadi.

3. Incoterm 2010 Sebagai Usaha Pelaku Bisnis Internasional dalam Pengaturan Kegiatan Bisnis Angkutan Laut.

Incoterm (*International Commercial Terms*) 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.

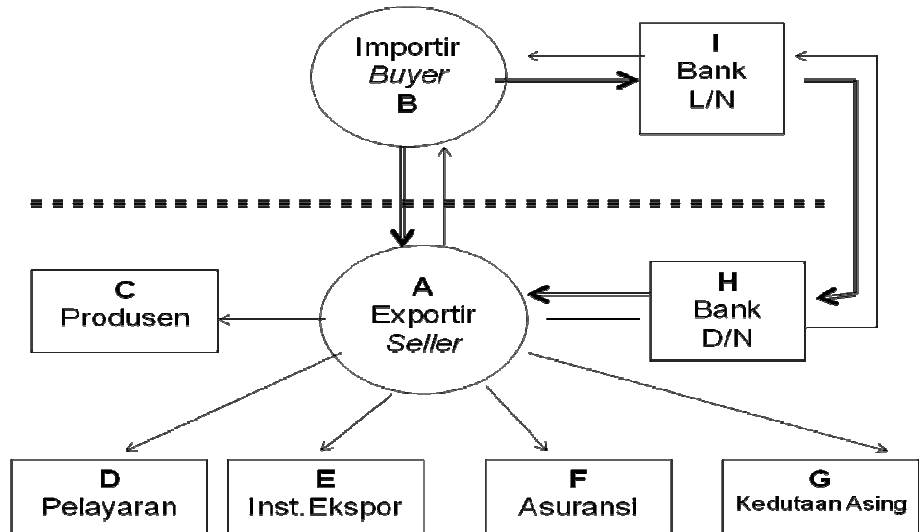
Dalam kontrak dagang antar negara, diperlukan kejelasan batas-batas hak dan tanggungjawab di antara para pihak (penjual-pembeli-pengangkut-pihak terkait lain). Tujuan *Incoterm* menciptakan seperangkat peraturan internasional agar tidak terjadi kesalahan dalam mengartikan istilah-istilah yang umum dipergunakan dalam perdagangan internasional, agar tidak terjadi interpretasi yang berbeda di negara-negara berbeda.

Pada tahun 1920-an para pedagang telah mengembangkan seperangkat per-istilahan (persyaratan) perdagangan untuk menjelaskan batas hak dan tanggungjawab berkaitan dengan transportasi barang, dituangkan dalam kontrak perdagangan. Namun peristilahan -yang pada umumnya berupa singkatan-singkatan- tersebut tak ada keseragaman di semua negara. Akibatnya sering muncul kesalahpahaman para pihak.

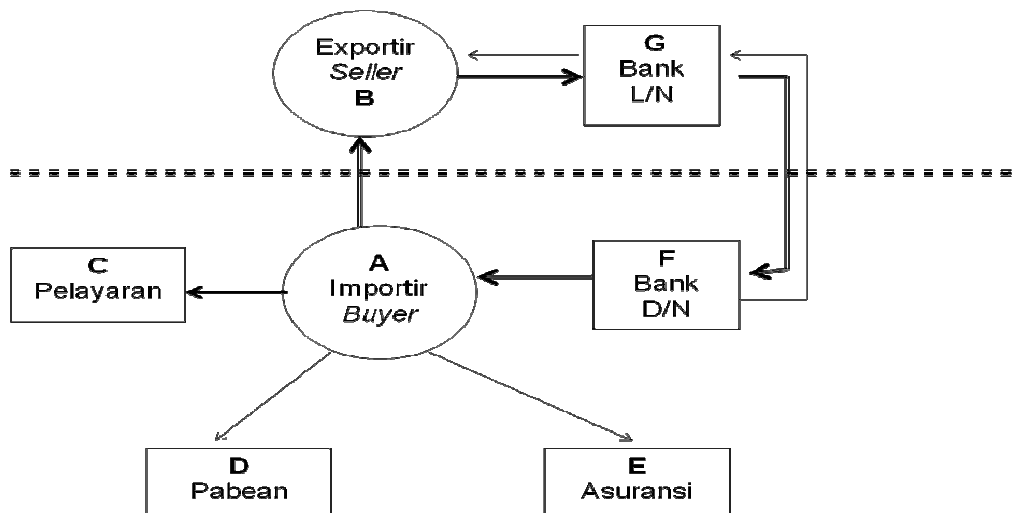
Peraturan, standar dan variasi perjanjian *sales contract* pertama kali dibuat dalam *International Chamber of Commerce* atau ICC pada tahun 1936, Beberapa kali penambahan dan penyempurnaan Incoterms telah dilakukan berturut-turut tahun 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 dan terakhir tahun 2010, sehingga disebut *Incoterm 2010*.

Salah satu cara yang dapat dilakukan dalam pengadaan (*procurement*) barang adalah melalui ekspor-impor. Apabila cara ini yang dipilih, maka banyak hal yang mesti harus dipertimbangkan, karena pengadaan barang dengan cara ini akan melibatkan tidak hanya relasi di antara 2 pihak yakni penjual dan pembeli saja, namun melibatkan banyak relasi yang kompleks.

Prosedur ekspor dapat dijelaskan sebagai gambar berikut :



Gambar 2.1 Prosedur Impor Barang



Gambar 2.2 Prosedur Expor Barang

Menurut Suyono (2007), yang disesuaikan dengan Incoterm 2010, jenis-jenis Incoterm adalah sebagai berikut :



Gambar 2.3 Jenis-Jenis Incoterm 2010

Dari skema di atas menggambarkan risiko bagi *seller* (penjual) maupun *buyer* (pembeli) serta *point of delivery* pada masing-masing *trade terms* yang secara singkat dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. **EXW = Ex Works (...nama tempat).**
Penjual menyerahkan barang di tempat penjual, misalnya di pabrik, gudang atau tempat lainnya. Dalam hal ini dokumen ekspor belum diurus. Risiko dan biaya-biaya terkait dengan pengambilan barang tersebut di tempat penjual menjadi tanggungjawab pembeli. Di belakang terminologi *Ex Works* dicantumkan nama tempat penjual menyerahkan barangnya kepada pembeli. Misalnya *Ex Works Jurong-Warehouse*. Ini berarti barang diserahkan oleh penjual di gudang penjual yang berlokasi di Jurong Singapore.
- b. **FCA = Free Carrier (... nama tempat).**
Penjual menyerahkan barang kepada perusahaan angkutan yang ditunjuk pembeli di tempat yang telah ditentukan.

Dalam hal ini dokumen ekspor diurus oleh pihak penjual. Risiko dan biaya-biaya bagi pihak penjual hanya sampai pada saat penyerahan barang kepada perusahaan angkutan, selebihnya menjadi tanggungjawab pembeli. Nama tempat penyerahan tersebut dicantumkan di belakang terms FCA. Misalnya FCA Kuala Lumpur. Kuala Lumpur dalam hal ini adalah nama kota dalam negara pihak penjual melakukan penyerahan barang tetapi masih berada di wilayah negara yang bersangkutan.

c. *FAS = Free Alongside Ship (...nama pelabuhan pengapalan).*

Dalam hal ini penjual menyerahkan barang di samping kapal bersandar pada pelabuhan pemuatan yang ditentukan. Pembeli bertanggung jawab atas segala risiko dan biaya-biaya sejak barang diserahkan oleh penjual di samping kapal. Dokumen ekspor diurus oleh pihak penjual. Nama pelabuhan pengapalan dicantumkan di belakang terms FAS. Misalnya FAS Narita. Artinya penyerahan dilakukan di samping kapal yang bersandar di pelabuhan Narita Jepang.

d. *FOB = Free On Board (...nama pelabuhan pengapalan)*

Penjual melakukan penyerahan barang di atas kapal (melewati pagar kapal) yang tertambat di pelabuhan pengapalan. Sejak dari titik penyerahan tersebut pembeli bertanggungjawab atas risiko atas barang dan biaya-biaya yang terjadi. Semua dokumen dan biaya-biaya yang berkaitan dengan ekspor merupakan tanggungjawab penjual. Sama seperti FAS, nama pelabuhan pengapalan dicantumkan di belakang terms FOB. Misalnya FOB Singapore.

e. *CFR= Cost and Freight (...nama pelabuhan tujuan).*

CFR yang sebelumnya juga disebut sebagai C&F perlakuannya sama dengan FOB, hanya dalam hal ini penjual wajib membayar biaya-biaya dan ongkos angkut sampai ke pelabuhan tujuan yang ditentukan. Meskipun demikian, risiko kehilangan atau kerusakan atas barang-barang sejak penyerahan melewati pagar kapal berada pada pihak pembeli. Nama pelabuhan tujuan dicantumkan di belakang terms CFR, misalnya CFR Tanjung Perak yang dalam hal ini merupakan pelabuhan tujuan.

f. *CIF = Cost Insurance and Freight (...nama pelabuhan tujuan).*

Perlakuannya sama dengan CFR, hanya saja penjual wajib menutup asuransi angkutan laut terhadap risiko kerugian pembeli terhadap kerusakan atau kehilangan barang yang mungkin terjadi selama dalam perjalanan. Meskipun penjual yang menutup asuransi, risiko atas barang telah berpindah dari pihak penjual kepada pembeli sejak penyerahan barang di atas kapal di pelabuhan pengapalan. Sama seperti CFR, nama pelabuhan tujuan dicantumkan dibelakang terms CIF, misalnya CIF Tanjung Priok.

g. *CPT = Carriage Paid To*

Penjual menyerahkan barang ke *carrier* atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di sebuah tempat yang disepakati. Penjual harus membayar biaya pengangkutan sampai pelabuhan tujuan. Ada dua hal penting di sini : tanggung jawab pindah ke *carrier*, kewajiban pengiriman penjual selesai, risiko kerugian berlalu. Kemudian di pelabuhan tujuan, penjual membayar biaya pengangkutan.

h. *CIP = Carriage and Insurance Paid To.*

Penjual menyerahkan barang ke *carrier* atau orang lain yang ditunjuk oleh penjual di sebuah tempat yang disepakati. Penjual harus membayar biaya pengangkutan yang diperlukan untuk membawa barang ke tempat yang bernama tujuan. Seperti syarat CPT, tapi dengan tambahan bahwa penjual membayar asuransi di tempat tujuan. *Cover* biaya asuransi dengan nilai minimum, sebesar harga kontrak ditambah 10% dari titik pengiriman. Pembeli dapat membayar cakupan tambahan asuransi. Penjual harus memberikan informasi yang diperlukan untuk memungkinkan pembeli melakukannya tambahan biaya asuransi itu.

i. *DAT = Delivered At Terminal.*

Penjual menyerahkan barang setelah dibongkar di pelabuhan tujuan, ditempatkan di tempat yang disepakati pembeli, di sebuah terminal pelabuhan, bisa gudang terbuka atau tertutup atau *container yard*. Penjual menanggung semua risiko yang dalam pengangkutan. Kewajiban penjual selesai dan risiko kerugian terlewat pada saat barang dibongkar di terminal yang disepakati pembeli.

j. DAP = Delivered At Place

Penjual menyerahkan barang setelah dibongkar di pelabuhan tujuan. Hampir sama dengan syarat DAT, hanya saja tempatnya tidak harus di lingkungan pelabuhan namun bisa di luar pelabuhan.

k. DDP = Delivered Duty Paid

Penjual menyerahkan barang yang disepakati pembeli, pada saat kapal tiba bea kepabeanan *clear* sehingga muatan siap dibongkar. Penjual menanggung semua biaya dan risiko sampai pelabuhan tujuan. Ini berlaku untuk ekspor maupun impor, serta bea kepabeanannya. Seperti syarat DAP, tetapi termasuk kewajiban penjual menyelesaikan bea impor. Kewajiban penjual maksimal. Jika penjual tidak bersedia menyelesaikan bea impor biasanya lalu digunakan syarat DAP, misalnya ketidaksanggupan membayar asuransi.

4. Pengaturan Kegiatan Pelayaran Perdagangan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

a. Jenis Usaha Jasa Angkutan Perairan.

Di bagian ketujuh undang-undang ini, kegiatan *commercial* yang diatur meliputi hal-hal yang berkaitan dengan usaha jasa yang terkait dengan angkutan di perairan. Pasal 31 menyebut bahwa :

- (1) Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan.
- (2) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa :
 - a. Bongkar muat barang;
 - b. Jasa pengurusan transportasi;
 - c. Angkutan perairan pelabuhan;
 - d. Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
 - e. *Tally* mandiri;
 - f. Depo peti kemas;

- g. Pengelolaan kapal (*ship management*);
- h. Perantara jual beli dan/atau sewa kapal (*ship broker*);
- i. Keagenan Awak Kapal (*ship manning agency*);
- j. Keagenan kapal; dan
- k. Perawatan dan perbaikan kapal (*ship repairing and maintenance*).

b. Pelaksanaan Kegiatan Usaha.

Sedangkan lebih lanjut mengenai mekanisme pelaksanaan dalam menjalankan usaha-usaha sebagaimana disebutkan dalam pasal 31 adalah melalui badan usaha yang sebagaimana disebut dalam pasal 32 yaitu :

- 1) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu.
- 2) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan bongkar muat dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional hanya untuk kegiatan bongkar muat barang tertentu untuk kapal yang dioperasikannya.
- 3) Selain badan usaha yang didirikan khusus untuk itu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kegiatan angkutan perairan pelabuhan dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional.
- 4) Kegiatan tally yang bukan tally mandiri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2) huruf e dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional, perusahaan bongkar muat, atau perusahaan jasa pengurusan transportasi, terbatas hanya untuk kegiatan *cargodoring*, *receiving/delivery*, *stuffing*, dan *stripping* peti kemas bagi kepentingannya sendiri.

Pasal 31 undang-undang ini menjelaskan bahwa setiap badan usaha yang didirikan khusus untuk usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) wajib memiliki izin usaha. Sedangkan mengenai tata cara dan persyaratan perizinan usaha jasa tersebut diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah sebagaimana disebut dalam pasal 34.

c. Tarif Angkutan dan Usaha Jasa Perairan

Secara rinci mengenai tarif angkutan dan usaha jasa terkait perairan ini dijelaskan dalam pasal 35 yaitu :

- 1) Tarif angkutan di perairan terdiri atas tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang.
- 2) Tarif angkutan penumpang kelas ekonomi ditetapkan oleh Pemerintah.
- 3) Tarif angkutan penumpang nonekonomi ditetapkan oleh penyelenggara angkutan berdasarkan tingkat pelayanan yang diberikan.
- 4) Tarif angkutan barang ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pasal 36 mengatur bahwa tarif usaha jasa terkait ditetapkan oleh penyedia jasa terkait berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa terkait sesuai dengan jenis, struktur, dan golongan yang ditetapkan oleh Pemerintah. Sedang pasal 37 menjelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait diatur dengan Peraturan Pemerintah.

d. Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan. Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional. Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. 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.

Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d. Kerugian pihak ketiga.

Jika dapat membuktikan bahwa kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya. Namun, perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

5. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan.

Kepabeanan adalah segala sesuatu yang berhubungan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean serta pemungutan bea masuk dan bea keluar. Pengaturan tentang kepabeanan pertama kalinya dimuat di dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan. Kemudian pada 15 November 2006 pengaturan tentang kepabeanan diubah dengan adanya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan.

Lahirnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 didasarkan pada pertimbangan bahwa beberapa ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan sudah tidak sesuai dengan penyelenggaraan kepabeanan sehingga perlu dilakukan perubahan. Di samping hal tersebut, bahwa dalam upaya untuk lebih menjamin kepastian hukum, keadilan, transparansi dan akuntabilitas pelayanan publik, untuk mendukung upaya peningkatan dan pengembangan perekonomian nasional yang berkaitan dengan perdagangan global, untuk mendukung kelancaran arus barang dan meningkatkan efektivitas pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean Indonesia dan lalu lintas barang tertentu dalam daerah pabean Indonesia, serta untuk mengoptimalkan

pencegahan dan penindakan penyelundupan, perlu pengaturan yang lebih jelas dalam pelaksanaan kepabeanan.

Di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2006 (UU Nomor 17 Tahun 2006) tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 tentang Kepabeanan, dimuat beberapa hal baru yang berkaitan dengan bidang pelayaran, yaitu impor dan ekspor. Menurut UU Nomor 17 Tahun 2006 dijelaskan bahwa barang impor yang diangkut sarana pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7A ayat (1) wajib dibongkar di kawasan pabean atau dapat dibongkar di tempat lain setelah mendapat izin kepala kantor pabean. Barang impor yang diangkut sarana pengangkut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7A ayat (1) dapat dibongkar ke sarana pengangkut lainnya di laut dan barang tersebut wajib dibawa ke kantor pabean melalui jalur yang ditetapkan.

Adapun kegiatan ekspor diatur dalam Pasal 11 A UU Nomor 17 Tahun 2006, bahwa barang yang akan diekspor wajib diberitahukan dengan pemberitahuan pabean. Pemberitahuan pabean sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diperlukan terhadap barang pribadi penumpang, awak sarana pengangkut, pelintas batas, dan barang kiriman sampai dengan batas nilai pabean dan/atau jumlah tertentu. Pemuatan barang ekspor dilakukan di kawasan pabean atau dalam hal tertentu dapat dimuat di tempat lain dengan izin kepala kantor pabean. Barang yang telah diberitahukan untuk diekspor, sementara menunggu pemuatannya, dapat ditimbun di tempat penimbunan sementara atau tempat lain dengan izin kepala kantor pabean.

Sesuai dengan *Agreement on Implementation of Article VII of General Agreement on Trade and Tariff (GATT) 1994, Article 22* menyebutkan bahwa perundang-undangan nasional harus memuat ketentuan penetapan nilai pabean sesuai *World Trade Organization (WTO) Valuation Agreement*. Dalam *Article 4* Konvensi tersebut diatur bahwa metode komputasi dapat digunakan mendahului metode deduksi atas permintaan importir. Indonesia telah menggunakan kesempatan untuk menunda pelaksanaan *Article 4* Konvensi tersebut selama 5 (lima) tahun yang berakhir pada tahun 2000, sehingga ketentuan penetapan nilai pabean sesuai *Article 4* Konvensi tersebut harus dimasukkan dalam UU Nomor 17 Tahun 2006, sebagai perubahan atas UU sebelumnya.

6. Undang Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Pada dasarnya setiap orang yang berusaha di Indonesia harus berada dalam situasi persaingan yang sehat dan wajar, sehingga tidak menimbulkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu, dengan tidak terlepas dari kesepakatan yang dilaksanakan oleh Negara Republik Indonesia terhadap perjanjian-perjanjian internasional. Namun pada faktanya di lapangan, para pengusaha yang dekat dengan elit kekuasaan justru mendapatkan kemudahan-kemudahan yang berlebihan sehingga berdampak kepada kesenjangan sosial. Munculnya konglomerasi dan sekelompok kecil pengusaha kuat yang tidak didukung oleh semangat kewirausahaan sejati merupakan salah satu faktor yang mengakibatkan ketahanan ekonomi menjadi sangat rapuh dan tidak mampu bersaing.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ialah dalam rangka menanggulangi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dalam kegiatan perekonomian di Indonesia. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1), Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, terdapat 10 (sepuluh) jenis perjanjian yang dilarang, yaitu :

a. Oligopoli.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa, sebagaimana dimaksud ayat (1), apabila 2 (dua) atau 3 (tiga) pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

b. Penetapan Harga.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas mutu suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi :

1. Suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau
2. Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

c. Pembagian Wilayah.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

d. Pemboikotan.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang dapat menghalangi pelaku usaha lain untuk melakukan usaha yang sama, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun pasar luar negeri. Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya, untuk menolak menjual setiap barang dan atau jasa dari pelaku usaha lain sehingga perbuatan tersebut :

1. Merugikan atau dapat diduga akan merugikan pelaku usaha lain; atau
2. Membatasi pelaku usaha lain dalam menjual atau membeli setiap barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan.

e. Kartel.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

f. Trust.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk melakukan kerja sama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

g. Oligopsoni.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk secara bersama-sama menguasai pembelian atau penerimaan pasokan agar dapat mengendalikan harga atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

h. Integrasi Vertikal.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan menguasai produksi sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat.

i. Perjanjian Tertutup.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok atau tidak memasok kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu dan atau pada tempat tertentu.

j. Perjanjian Dengan Pihak Luar Negeri.

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

7. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase Dan Alternatif Penyelesaian Sengketa Bisnis

Dalam sebuah transaksi bisnis, aspek penyelesaian sengketa bisnis merupakan sebuah keniscayaan. Arbitrase adalah cara penyelesaian suatu sengketa perdata di luar peradilan umum yang didasarkan pada perjanjian arbitrase yang dibuat secara tertulis oleh para pihak yang bersengketa. Adapun Alternatif Penyelesaian Sengketa adalah lembaga penyelesaian sengketa atau beda pendapat melalui prosedur yang disepakati para pihak, yakni penyelesaian di luar pengadilan dengan cara konsultasi, negosiasi, mediasi, konsiliasi, atau penilaian ahli. Keduanya hingga saat ini diperuntukan bagi perkara-perkara niaga atau komersial termasuk niaga di bidang pelayaran.

Undang-undang ini mengatur penyelesaian sengketa atau beda pendapat antar para pihak dalam suatu hubungan hukum tertentu yang telah mengadakan perjanjian arbitrase yang secara tegas menyatakan bahwa semua sengketa atau beda pendapat yang timbul atau yang mungkin timbul dari hubungan hukum tersebut akan diselesaikan dengan cara arbitrase atau melalui alternatif penyelesaian sengketa.

Berdasarkan Pasal 27 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999, semua pemeriksaan sengketa oleh arbiter atau majelis arbitrase dilakukan secara tertutup. Bahasa yang digunakan dalam semua proses arbitrase adalah Bahasa Indonesia, kecuali atas persetujuan arbiter atau majelis arbitrase para pihak dapat memilih bahasa lain yang akan digunakan. Para pihak yang bersengketa mempunyai hak dan kesempatan yang sama dalam mengemukakan pendapat masing-masing.

Para pihak yang bersengketa dapat diwakili oleh kuasanya dengan surat kuasa khusus. Adapun Pasal 30 menjelaskan bahwa pihak ketiga di luar perjanjian arbitrase dapat turut serta dan menggabungkan diri dalam proses penyelesaian sengketa melalui arbitrase, apabila terdapat unsur kepentingan yang terkait dan keturutsertaannya disepakati oleh para pihak yang bersengketa serta disetujui oleh arbiter majelis arbitrase yang memeriksa sengketa yang bersangkutan.

Adapun mengenai putusan arbitrase, diatur dalam Pasal 52 dan Pasal 53, yaitu bahwa para pihak dalam suatu perjanjian berhak untuk memohon pendapat yang mengikat dari lembaga arbitrase atas hubungan hukum tertentu dari suatu perjanjian. Terhadap pendapat yang mengikat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 tidak dapat dilakukan perlawanan melalui upaya hukum apapun.

8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan.

Dalam peraturan ini, aspek niaga yang diatur berkaitan dengan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang melakukan kegiatan komersial di pelabuhan, dan lembaga pemegang Otoritas Pelabuhan (OP), yaitu lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan dilaksanakan oleh penyelenggara pelabuhan Pasal 38 (1). Dengan demikian, Otoritas Pelabuhan adalah penyelenggara kegiatan pelabuhan yang sudah diusahakan secara komersial (2).

Peran Otoritas Pelabuhan sebagaimana disebut dalam pasal 80 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah Sebagai Wakil Pemerintah dalam memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan pengusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian. Oleh karenanya, BUP yang melaksanakan di atas, adalah BUP yang telah mendapatkan penetapan dan konsesi dari Otoritas Pelabuhan sebagai Wakil Pemerintah, melalui mekanisme pelelangan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kegiatan BUP sebagaimana disebut Pasal 90 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan pasal 69 Peraturan Pemerintah 61 Tahun 2009 adalah jasa atau layanan :

- a) Jasa dermaga untuk bertambat;
- b) Pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- c) Fasilitas naik turun penumpang dan / atau kendaraan;
- d) Jasa dermaga untuk pelaksanaan bongkar muat barang dan petikemas;
- e) Jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan;
- f) Jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering dan ro-ro;
- g) Jasa bongkar muat barang;
- h) Pusat distribusi dan konsolidasi barang;
- i) Jasa penundaan kapal.

9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2012 tentang Angkutan Di Perairan.

Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan, angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil, kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan, perizinan, penarifan, kewajiban dan tanggung jawab pengangkut, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, pemberdayaan industri angkutan di perairan, sistem informasi angkutan di perairan, dan sanksi administratif (Pasal 2).

Angkutan laut yang diatur melalui PP ini meliputi :

- a. Angkutan laut dalam negeri;
- b. Angkutan laut luar negeri;
- c. Angkutan laut khusus;
- d. Angkutan laut pelayaran rakyat.

Sebagai upaya meningkatkan kualitas transportasi laut nasional, PP ini menetapkan bahwa kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia (Pasal 5 ayat 1). Lebih lanjut, kegiatan angkutan laut dari dan ke luar negeri dapat dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dan/atau perusahaan angkutan laut asing dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia dan/atau kapal asing.

Kegiatan angkutan laut khusus dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang usaha pokok untuk kepentingan sendiri dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal dan diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. Sementara itu kegiatan angkutan laut pelayaran-rakyat dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.

PP ini juga mengatur tentang layanan jasa di pelabuhan yang meliputi jasa bongkar muat barang, pengurusan transportasi, perairan pelabuhan, penyewaan peralatan, usaha *tally* mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal, perantara jual beli dan penyewaan kapal, keagenan awak kapal, keagenan kapal dan kegiatan usaha perawatan dan perbaikan kapal. PP ini juga mengatur mengenai perijinan dalam penyelenggaraan usaha

yang terkait dengan angkutan di perairan. Standarisasi yang akan dikerjakan melalui studi ini merupakan upaya konkretisasi berbagai poin peraturan yang tertulis dalam PP Nomor 20 tahun 2010 ini, khususnya yang terkait dengan perusahaan dalam bidang transportasi laut.

10. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan

Semangat Pemerintah dalam mengembangkan dan melindungi dunia pelayaran nasional ditandai dengan adanya nasionalisasi angkutan laut. Untuk menyelenggarakan pelayaran dalam negeri atau pengangkutan antar pulau, diutamakan penggunaan armada kapal-kapal nasional Indonesia, demikian pula untuk pelayaran luar negeri khususnya untuk kegiatan ekspor dan impor, sedapat mungkin menggunakan kapal-kapal nasional Indonesia.

Peranan perkapalan yang meliputi segala sesuatu berkenaan dengan kelaiklautan kapal dan peti kemas dalam menunjang transportasi laut, sungai dan danau sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan sesuai dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi agar mampu menunjang pembangunan nasional melalui kegiatan transportasi laut, sungai dan danau yang tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dengan memperhatikan kondisi geografis perairan serta kelestarian lingkungan.

Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang telah diganti dengan UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, secara garis besar mengamanatkan adanya pengaturan lebih lanjut mengenai peti kemas dan kelaiklautan semua jenis kapal yang meliputi keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, Pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal dan penumpang serta status hukum kapal yang sejiwa pula dengan konvensi hukum laut internasional yang telah diratifikasi dengan Undang-undang Nomor 17 tahun 1985.

Dalam Peraturan Pemerintah ini diatur secara rinci mengenai :

- a. Pengukuran kapal;
- b. Pendaftaran kapal;
- c. Kebangsaan kapal;
- d. Keselamatan kapal;
- e. Nahkoda dan anak buah kapal;
- f. Penanganan kecelakaan kapal;
- g. Kelaikan peti kemas;
- h. Pencegahan dan penanggulangan pencemaran perairan.

11. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Perusahaan ini merupakan salah satu perusahaan penyedia jasa bongkar muat yang meliputi *Stevedoring, Cargodoring* dan *Receiving/Delivery*, dengan menggunakan tenaga kerja bongkar muat dan peralatan bongkar muat sesuai dengan peraturan yang ada. Selain PBM, Perusahaan Angkutan Laut Nasional juga dapat menyelenggarakan jasa bongkar muat ini.

Sebuah Perusahaan Bongkar Muat agar dapat beroperasi harus memiliki izin usaha. Izin usaha ini dapat diperoleh jika PBM telah memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- a. Memiliki akte pendirian perusahaan;
- b. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan;
- c. Memiliki modal usaha;
- d. Memiliki peralatan bongkar muat;
- e. Memiliki surat keterangan domisili perusahaan; dan
- f. Memiliki tenaga ahli di bidang bongkar muat.

Persyaratan kualifikasi tenaga ahli di bidang bongkar muat, disesuaikan dengan wilayah kerja Perusahaan Bongkar Muat tersebut. Kualifikasi tersebut diatur sebagai berikut :

- a. Bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan utama, wajib memiliki tenaga ahli sekurang-kurangnya 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tingkat II atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah D.III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 3 (tiga) tahun;
- b. Bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan regional, wajib memiliki tenaga ahli sekurang-kurangnya 1 (satu) orang dengan kualifikasi Ahli Nautika Tk.III atau Ahli Ketatalaksanaan Pelayaran Niaga berijazah D.III atau yang sederajat dengan pengalaman kerja sekurang-kurangnya 1 (satu) tahun;
- c. Bagi Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan kegiatan di pelabuhan lokal, penetapan tenaga ahli yang harus dipenuhi disesuaikan dengan kondisi pelabuhan setempat yang ditetapkan oleh Gubernur Propinsi setempat atas saran dan pertimbangan Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat

Indonesia (APBMI) dan Administrator Pelabuhan/Kepala Kantor Pelabuhan setempat.

Perusahaan Bongkar Muat yang telah memperoleh izin, memiliki kewajiban dalam meningkatkan kualitas pelayanan dengan memberikan pendidikan dan pelatihan keterampilan kepada pegawainya agar tercapai efektivitas dan efisiensi kerja. Selain itu, PBM juga harus memberikan jaminan kesehatan dan keselamatan kerja di lingkungan kegiatan perusahaannya dan terhadap semua tenaga kerja yang dipekerjakan.

Perusahaan Bongkar Muat nasional, dalam perusahaan jasa bongkar muat, dapat bekerja sama dengan perusahaan bongkar muat asing dalam bentuk kerja sama patungan (*joint venture*) dengan membentuk perusahaan bongkar muat nasional.

Untuk melakukan upaya kontrol diatur mengenai sistem informasi usaha bongkar muat barang dari dan/ke kapal. Perusahaan Bongkar Muat Nasional dan Perusahaan Angkutan Laut Nasional yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan/ke kapal, wajib menyampaikan laporan data kepada Adpel/Kakanpel setempat meliputi data perusahaan, data potensi peralatan kerja yang dimiliki dan sumber daya manusia, secara periodik, bulanan dan tahunan.

12. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2002 jo. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2007 tentang Pedoman Dasar Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal di Pelabuhan

Salah satu kegiatan utama dalam kepelabuhan adalah bongkar muat barang dari dan ke kapal. Asas dasar penetapan beban biaya yang harus dikeluarkan untuk kegiatan tersebut adalah adanya kesepakatan bersama antara penyedia jasa bongkar muat dan pengguna jasa bongkar muat itu sendiri dengan dasar perhitungan yang telah diatur oleh Menteri Perhubungan.

Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan (*Stevedoring, Cargodoring, Receiving/Delivery*) dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) dan peralatan lainnya. Sedangkan pihak pengguna jasa bongkar muat adalah pemilik barang (GINSI, GAFEKSI) dan perusahaan pelayaran.

Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat, yang melakukan bongkar muat di pelabuhan. Paling tidak ada tiga bentuk atau jenis kegiatan bongkar muat yang dilakukan, yaitu *Stevedoring*,

Cargodoring, dan *Receiving/Delivery*. Pertama, *Stevedoring* adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga/tongkang/truck atau memuat barang dari dermaga/tongkang/truck ke dalam kapal sampai dengan tersusun dalam palka kapal dengan menggunakan derek kapal atau Derek darat. Kedua, *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali/jala-jala (*ex tackle*) di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang/lapangan penumpukan selanjutnya menyusun di gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya. Ketiga, *Receiving/delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dan timbunan/tempat penumpukan di gudang/lapangan penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Keputusan Menteri ini terdiri atas 17 (tujuh belas) pasal yang mengatur tentang dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang. Secara umum Keputusan Menteri ini mengatur tentang :

- a. Pedoman dasar tentang unsur biaya bagian tenaga kerja bongkar muat;
- b. Pedoman dasar tentang unsur biaya bagian perusahaan bongkar muat;
- c. Pedoman tentang perhitungan tingkat produktivitas kerja bongkar muat (ton/gilir kerja/derek kapal);
- d. Pedoman tentang biaya tambahan atas kegiatan di luar kegiatan pokok bongkar muat barang, termasuk atas barang-barang yang membutuhkan perlakuan khusus;
- e. Kewajiban-kewajiban Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat dalam menunjang kesejahteraan tenaga kerja bongkar muat.

13. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 79 Tahun 1999 tentang Status Trayek Tetap dan Teratur atau Linier Angkutan Laut Luar Negeri.

Kelancaran lalu lintas kapal dan barang serta peningkatan pelayanan di pelabuhan menjadi sangat penting ketika lebih banyak kapal yang beroperasi tidak saja untuk tujuan lokal, namun juga internasional. Selain itu, kapal-kapal yang beroperasi juga tidak saja dari kapal berbendera Indonesia, namun banyak juga kapal berbendera asing. Oleh karena itu diperlukan suatu penetapan status trayek tetap dan teratur atau liner angkutan laut luar negeri.

Trayek tetap dan teratur atau liner adalah pelayanan angkutan yang dilakukan secara tetap dan teratur dengan berjadwal dan menyebutkan pelabuhan singgah. Trayek tetap ini dapat diberlakukan bagi angkutan laut luar negeri, yaitu kegiatan angkutan laut dari pelabuhan Indonesia ke pelabuhan luar negeri atau dari pelabuhan luar negeri ke pelabuhan Indonesia yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Perusahaan angkutan laut itu bisa dari perusahaan angkutan laut nasional maupun asing, yang tergabung dalam *liner conference* atau dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional maupun angkutan laut asing secara mandiri (individual). Dalam Keputusan Menteri ini, mengatur hal-hal pokok sebagai berikut :

- a. Kriteria status trayek dan teratur atau liner;
- b. Tata cara pemberitahuan ketika masuk dalam bagian angkutan trayek tetap atau menjadi *liner conference*;
- c. Hak dan kewajiban dalam trayek tetap dan teratur atau liner;
- d. Substitusi dan omisi;
- e. Pengawasan dan sanksi oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

14. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

Tanggal 1 Januari 2011 adalah batas waktu pemberlakuan asas *cabotage*, yaitu ketentuan yang mengharuskan kapal-kapal yang beroperasi di Indonesia harus berbendera Indonesia (Bulletin BPMIGAS, NO. 58, September 2009). Asas *Cabotage* ini telah mulai diberlakukan pada tahun 2005, dan ditujukan bagi perindustrian perkapalan di Indonesia. Namun keberadaan asas ini dinilai beberapa kalangan akan menjadi musibah karena berimplikasi pada kepemilikan kapal, yakni minimal 51 persen saham kepemilikan harus berada di tangan warga Indonesia.

Intruksi Presiden ini ditujukan kepada tiga belas Menteri dan Gubernur serta Bupati seluruh Indonesia. Dalam Intruksi Presiden ini, Presiden mengintruksikan agar menerapkan asas *cabotage* secara konsekuen dan merumuskan kebijakan serta mengambil langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi dan kewenangan masing-masing guna memberdayakan industri pelayaran nasional. Penerapan asas

tersebut dapat diimplementasikan dalam beberapa bidang sekaligus sesuai fungsi dan kewenangan, yaitu dalam bidang Perdagangan; Keuangan; Perhubungan; Perindustrian; Energi dan Sumber Daya Mineral; dan Pendidikan dan Latihan.

Melalui Instruksi Presiden ini, diharapkan perkembangan industri perkapalan lokal di Indonesia meningkat. Hal ini terbukti, sejak diberlakukan asas *cabotage* pada tahun 2005, jumlah kapal berbendera Indonesia terus meningkat. Data Departemen Perhubungan mengungkapkan jumlah armada niaga nasional sampai triwulan I/ 2009 mencapai 8.387 unit atau bertambah 2.346 unit (38,83 persen) dibandingkan kondisi 4 tahun lalu sebanyak 6.041 unit (Bulletin BPMIGAS, NO. 58, September 2009).

15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut

Pelabuhan merupakan aspek terpenting dalam pelayaran. Pelabuhan merupakan tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Sementara yang dimaksud dengan Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Artinya selain ada pelabuhan yang diperuntukkan untuk umum, ada pelabuhan khusus yang digunakan untuk kegiatan kepelabuhanan tertentu. Keputusan Menteri ini mengatur beberapa standar pokok dalam penyelenggaraan Pelabuhan Laut, di antaranya :

- a. Penetapan Lokasi untuk Pelabuhan Laut;
- b. Ketentuan tentang Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan;
- c. Ketentuan tentang Pembangunan Pelabuhan Laut;
- d. Ketentuan operasional Pelabuhan Laut;
- e. Pelaksanaan kegiatan di Pelabuhan Laut;
- f. Pelayanan jasa kepelabuhan di Pelabuhan Laut;
- g. Penggunaan Dermaga untuk kepentingan sendiri;

- h. Kegiatan membuat bangunan pengerukan, dan reklamasi di daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan laut;
- i. Usaha kegiatan penunjang di Pelabuhan Laut;
- j. Pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan luar negeri;

16. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2001 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut

Angkutan Laut adalah setiap kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam suatu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut. Ada lima jenis angkutan laut yang diatur secara rinci berkaitan dengan penyelenggaranya, yaitu :

- a. Angkutan Laut Dalam Negeri;
- b. Angkutan Laut Luar Negeri;
- c. Pelayaran Rakyat;
- d. Angkutan Laut Khusus; dan
- e. Angkutan laut Perintis.

Sementara itu, untuk usaha angkutan laut dapat dilakukan oleh :

- a. Perusahaan angkutan laut yang Berbadan Hukum Indonesia (BHI) berbentuk Perseroan Terbatas (PT) Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) atau Koperasi, yang didirikan khusus untuk usaha itu.
- b. Perusahaan pelayaran rakyat yang dilaksanakan oleh Warga Negara Indonesia/perorangan dalam bentuk Badan Hukum Indonesia (BHI) baik berbentuk PT atau Koperasi yang didirikan khusus untuk usaha itu.

Setiap perusahaan angkutan laut agar dapat beroperasi harus memiliki izin usaha yang dikeluarkan oleh pihak yang berwenang. Prasyarat dan ketentuan hak serta kewajiban bagi perusahaan angkutan laut yang telah memiliki izin usaha diatur secara rinci dan dibedakan antara perusahaan angkutan laut nasional, pelayaran rakyat, perusahaan angkutan laut khusus. Beberapa syarat yang harus dipenuhi perusahaan angkutan laut diatur sebagai berikut :

- a. Perusahaan Angkutan Laut Nasional :
- 1) Memiliki akta pendirian perusahaan;
 - 2) Memiliki kapal berbendera Indonesia yang laiklaut dengan ukuran minimal GT. 175 (seratus tujuh puluh lima) secara kumulatif, atau kapal tunda dengan daya motor penggerak minimal 150 (seratus lima puluh) Tenaga Kuda (TK) dengan tongkang berukuran minimal GT. 175, yang dibuktikan dengan *grosse* akte surat ukur dan sertifikat keselamatan yang masih berlaku;
- b. Perusahaan Pelayaran Rakyat :
- 1) Memiliki akte pendirian perusahaan bagi Warga Negara Indonesia/perorangan dalam bentuk Badan Hukum Indonesia, baik berbentuk perseroan terbatas atau koperasi;
 - 2) Memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) unit :
 - a) Kapal layar (KL) berbendera Indonesia yang laik laut dan digerakkan sepenuhnya oleh tenaga angin ; atau
 - b) Kapal layar motor (KLM) tradisional berbendera Indonesia yang laik laut berukuran sampai dengan GT. 500 (lima ratus), dan digerakkan oleh tenaga angin sebagai penggerak utama dan motor sebagai tenaga penggerak bantu ; atau
 - c) Kapal motor (KM) berbendera Indonesia yang laik laut berukuran sekurang-kurangnya GT. 7 (tujuh) serta setinggi-tingginya GT. 35 (tiga puluh lima).
 - 3) Memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) orang tenaga ahli di bidang ketatalaksanaan dan/atau nautis teknis pelayaran niaga tingkat dasar;
 - 4) Memiliki surat keterangan domisili perusahaan dari Pejabat yang berwenang;
 - 5) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).
- c. Perusahaan Angkutan Laut Khusus.
- Harus memiliki izin operasi dengan syarat :

- 1) Memiliki izin usaha dari instansi pembina usaha pokoknya disertai salinan pendirian perusahaan;
- 2) Memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) unit kapal berbendera Indonesia yang laik laut dengan ukuran dan tipe kapal disesuaikan dengan jenis usaha pokoknya yang dibuktikan dengan salinan *grosse* akte, surat ukur dan sertifikat keselamatan kapal yang masih berlaku;
- 3) Memiliki sekurang-kurangnya 1 (satu) orang tenaga ahli setingkat Diploma III di bidang ketatalaksanaan dan atau nautika dan atau teknika pelayaran niaga;
- 4) Memiliki surat keterangan domisili dari instansi yang berwenang;
- 5) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP).

Dalam Keputusan Menteri ini juga mengatur tentang jenis trayek yang digunakan dalam penyelenggaraan angkutan laut. Masing-masing trayek memiliki spesifikasi jenis kapal, rute perjalanan, pelabuhan singgah dan sebagainya. Secara garis besar trayek angkutan laut di Indonesia dibagi dalam lima wilayah, yaitu :

- a. Trayek Angkutan Laut Dalam Negeri;
- b. Trayek Angkutan Laut Luar Negeri;
- c. Trayek Lintas Batas;
- d. Trayek Pelayaran Rakyat; dan,
- e. Trayek Angkutan Laut Perintis.

Keputusan Menteri ini juga mengatur tentang keagenan kapal. Setiap perusahaan angkutan laut harus memiliki agen yang mengurus setiap keperluan berkaitan dengan kapalnya. Dalam hal keagenan ini, dikenal tiga istilah pokok, yaitu Agen Umum, Sub Agen dan Perwakilan Perusahaan Angkutan Laut Asing. Agen Umum adalah perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mengurus segala sesuatu yang berkaitan dengan kepentingan kapalnya (baik kapal milik, *charter* maupun kapal yang dioperasikannya). Sedangkan Sub Agen (*sub agent*) adalah perusahaan angkutan laut nasional yang ditunjuk oleh Agen Umum (*General Agent*) di pelabuhan tertentu. Sementara yang dimaksud dengan Perwakilan Perusahaan Angkutan Laut Asing adalah badan hukum Indonesia atau perorangan warga negara Indonesia atau perorangan warga negara asing yang ditunjuk oleh perusahaan angkutan laut asing di luar negeri untuk mewakili kepentingan administrasinya di Indonesia.

Tugas atau kewajiban Agen Umum ini antara lain :

- a. Menyampaikan Pemberitahuan Keagenan Kapal Asing (PKKA) kepada Direktur Jenderal;
- b. Menyampaikan pemberitahuan status trayek tetap dan teratur atau liner kepada Direktur Jenderal;
- c. Mengurus kepentingan kapal yang diageni selama berada di pelabuhan Indonesia.