

HUKUM PERNIAGAAN INTERNASIONAL



PUSTAKA PELAJAR

HUKUM PERNIAGAAN INTERNASIONAL

Disusun Oleh :

Dr. Fadia Fitriyanti, S.H., M.Hum., M.Kn.

Dr. Danang Wahyu Muhammad, S.H., M.Hum.

Muhammad Annas, S.H., M.Hum.



PUSTAKA PELAJAR

Hukum Perniagaan Internasional

Penulis

Dr. Fadia Fitriyanti, S.H., M.Hum., M.Kn.
Dr. Danang Wahyu Muhammad, S.H., M.Hum.
Muhammad Annas, S.H., M.Hum.

Desain Sampul

Wisnu

Pemeriksa Aksara

Ratih Indriani

Penata Aksara

Adnanta Ivan A.

Cetakan I, Februari 2020

Penerbit :

PUSTAKA PELAJAR
Celeban Timur UH III/548 Yogyakarta 55167
Telp. (0274) 381542, Fax (0274) 383083
Email : pustakapelajar@yahoo.com

ISBN :

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum wa rahmatullahi wa barakatuh.

Alhamdulillah, puji syukur kehadiran Allah SWT atas rahmat dan hidayahNya atas penulisan buku ajar ini. Tak lupa pula penulis ucapkan shalawat serta salam semoga tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad saw semoga suri tauladan yang ditunjukkan senantiasa mengilhami kita dalam menjalani kehidupan di dunia.

Pesatnya perkembangan lembaga keuangan di Indonesia baik lembaga keuangan bank maupun lembaga keuangan non bank di Indonesia dan masih kurangnya literatur di bidang hukum lembaga keuangan dan pasar modal maka mendorong penulis untuk turut berperan dalam memberikan wacana dan informasi perkembangan hukum lembaga keuangan dan pasar modal.

Penulis berharap buku ajar ini akan bermanfaat bagi mahasiswa fakultas hukum UMY yang melaksanakan perkuliahan dan juga untuk kalangan usaha atau bisnis serta siapa saja yang membutuhkan informasi tentang hukum lembaga keuangan dan pasar modal.

Penulis mengucapkan terimakasih kepada para pihak yang mendukung tersusunnya buku ajar ini sehingga penulis dapat menyelesaikan buku ajar ini dengan baik dan lancar. Penulis

menyadari bahwa buku ajar ini masih banyak kekurangan dan kelemahan sehingga penulis sangat berharap masukan, saran, dan kritik dari para pembaca.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wa barakatuh

Yogyakarta, September 2018

Hormat Penulis,

Dr. Fadia Fitriyanti, S. H., M. Hum., M.Kn.

Dr. Danang Muhammad, S. H., M. Hum.

Muhammad Annas. S. H., M. Hum.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	vii
BAB I : PENGANTAR HUKUM PERNIAGAAN INTERNASIONAL	1
A. Definisi Hukum Perniagaan Internasional	8
1. Definisi menurut Schmitthoff.....	8
2. Definisi menurut M. Rafiqul Islam.....	10
3. Definisi menurut Michelle Sanson	11
4. Definisi menurut Hercules Booyesen	11
5. Definisi menurut O. P. Simorangkir.....	13
B. Subjek Hukum Perniagaan Internasional	13
1. Negara	14
2. Organisasi Perdagangan Internasional.....	23
3. Individu.....	24
C. Prinsip-prinsip Hukum Perniagaan Internasional	26
1. Prinsip Kebebasan para Pihak dalam Berkontrak (<i>The principle of the freedom of contract</i>)	26

2.	Prinsip Pacta Sunt Servanda.....	27
3.	Prinsip Penggunaan Arbitrase	28
4.	Prinsip Dasar Kebebasan Komunikasi (Navigasi)	29
D.	Sumber Hukum Perniagaan Internasional	30
1.	Perjanjian Internasional.....	31
2.	Hukum Kebiasaan Internasional	33
3.	Prinsip-Prinsip Hukum Umum	34
4.	Putusan-Putusan Pengadilan dan Publikasi Sarjana-Sarjana Terkemuka (Doktrin).....	35
5.	Kontrak	36
6.	Hukum nasional.....	37
E.	Soal Latihan	39
 BAB II : KONTRAK DAGANG INTERNASIONAL.....		40
A.	Pengertian Kontrak Dagang Internasional.....	40
B.	Dasar Hukum Kontrak Dagang Internasional	46
1.	Hard Law	46
2.	Soft Law.....	51
C.	Perkembangan Bentuk Hukum Kontrak Perdagangan Internasional	54
1.	Kontrak Komersial Internasional Secara Umum	54
2.	Kontrak Elektronik.....	55
3.	Kontrak Jual Beli Internasional.....	55
4.	Kontrak Konstruksi	56
5.	Kontrak Pengangkutan	56
6.	Kontrak Infrastruktur.....	57
D.	Tahap dalam Proses Transaksi Perdagangan Ekspor.....	57
1.	Sales Contract Process	58

2.	L/C Opening Process	60
3.	Cargo shipment process.....	61
4.	<i>Shipping Document Negotiation Process</i>	62
E.	Peran Organisasi Internasional Bagi Perkembangan Kontrak Dagang Internasional.....	63
F.	Isu-Isu Khusus dalam Kontrak Dagang Internasional.....	71
G.	Prospek Perkembangan Kontrak Dagang Internasional di Indonesia	76
H.	Soal Latihan	80
BAB III : HUKUM PENGANGKUTAN		81
A.	Pengertian Hukum Pengangkutan.....	81
B.	Subjek Hukum Pengangkutan	85
C.	Sumber Hukum Pengangkutan	88
D.	Fungsi Pengangkutan.....	95
E.	Asas-asas Hukum Pengangkutan.....	97
1.	Asas-Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik.....	98
2.	Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata	100
F.	Pengangkutan Darat.....	101
G.	Pengangkutan Laut.....	103
H.	Pengangkutan Udara.....	107
I.	Tanggung Jawab Pengangkut	110
J.	Soal Latihan	114
BAB IV : ASURANSI.....		115
A.	Pendahuluan.....	115
B.	Sejarah Asuransi.....	117
C.	Definisi Asuransi.....	120

D. Dasar Hukum	120
E. Ruang Lingkup Hukum Pertanggungangan	121
F. Unsur-Unsur Asuransi.....	122
G. Jenis Usaha Perasuransian.....	126
H. Usaha Perasuransi.....	127
I. Syarat sah Asuransi	130
J. Berakhirnya Asuransi.....	130
K. Soal Latihan	131
BAB V : HUKUM SURAT BERHARGA.....	132
A. Pengertian Surat Berharga.....	132
B. Persyaratan Umum Surat Berharga	135
C. Ciri-Ciri Surat Berharga	136
D. Fungsi Surat Berharga.....	138
E. Surat Berharga Di dalam KUHD	139
F. Surat Berharga Di luar KUHD	140
G. Jenis-jenis Surat Berharga sebagai Alat Pembayaran	141
H. Soal Latihan	164
BAB VI : LETTER OF CREDIT.....	165
A. Konsep Dasar Letter of Credit	165
B. Pengertian Letter of Credit	168
C. Dasar Hukum Letter of Credit.....	172
D. Asas-Asas dalam L/C	173
E. Unsur-Unsur Pokok L/C.....	173
F. Isi Pokok L/C	174
G. Pihak-Pihak yang Terlibat di dalam Penerbitan L/C	175
H. Mekanisme Penerbitan Letter of Credit.....	177
I. Hubungan Hukum Para Pihak	178

J. Jenis-jenis Letter of Credit	180
K. Soal Latihan	185
DAFTAR PUSTAKA.....	186
GLOSARIUM	190
DAFTAR SINGKATAN.....	192
INDEKS	194

BAB I

PENGANTAR HUKUM PERNIAGAAN INTERNASIONAL

Guna memenuhi kebutuhan masing-masing, setiap orang ataupun subjek hukum tentu memerlukan sebuah hubungan transaksional baik dalam skala kecil maupun skala besar melalui hubungan internasional. Hal ini tidak lepas dari hakikat setiap manusia yang merupakan bagian dari sebuah negara atau subjek hukum adalah makhluk sosial yang saling membutuhkan satu sama lain.

Berkaitan dengan hal tersebut, dalam hubungan perdagangan internasional antar negara memiliki ketergantungan satu sama lain. Bahkan, menurut Ibrahim, di era globalisasi seperti sekarang ini, kerjasama antar negara (*interdependence*) merupakan suatu kebutuhan. Oleh karena itu negara sudah tidak memiliki pilihan lain selain bekerjasama untuk memenuhi kebutuhan mereka. Oleh

karena itu perdagangan atau perniagaan internasional adalah hal yang sangat penting untuk dilakukan.¹

Pengaturan mengenai hukum perniagaan internasional sangatlah penting. Hal ini tidak lain dan tidak bukan karena kompleksnya hubungan dan transaksi internasional.² hal tersebut juga ditambah dengan perkembangan perdagangan internasional juga semakin berkembang. Salah satu faktor yang ikut mempengaruhi perkembangan perdagangan internasional adalah teknologi. Perkembangan teknologi yang dari hari ke hari semakin berkembang menjadikan hubungan dan transaksi internasional ikut berkembang dan semakin kompleks. Sebut saja *e-commerce*, transaksi yang dilakukan melalui dunia maya. Transaksi *e-commerce* seperti ini disatu sisi sangat membantu dalam kegiatan perdagangan atau perniagaan, terlebih perniagaan internasional karena dianggap cukup efisien. Melalui transaksi *e-commerce* para pihak yang melakukan transaksi tidak harus bertemu dan bertatap muka untuk saling bersepakat. Disisi lain perlu dipikirkan hal-hal lain yang dimungkinkan terjadi pada transaksi yang dilakukan melalui transaksi *e-commerce*. Terlebih hal-hal yang merugikan para pihak dalam transaksi tersebut.

Tidak hanya itu saja, bahkan saat ini berbicara mengenai perkembangan perdagangan internasional bahkan juga merambah kepada bidang lain. Pada awalnya perdagangan internasional hanya sebatas pada hubungan dagang yang terdiri dari beberapa unsur-unsur sebagaimana berikut:³

¹ Ibrahim, "Lahirnya Organisasi Perdagangan Multilateral dari Havana ke Marrakesh" (Jakarta: Program Magister Ilmu Hukum Universitas Trisakti, 2017), Hlm. 2.

² Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2005, hlm.1

³ Endra Wijaya, Kikin Nopiandri, Habiburrokhman, *Dinamika Upaya Melakukan Sinergi Antara Hukum Perdagangan Internasional dan Hukum Lingkungan*, Jurnal Hukum dan Peradilan, Volume 6 Nomor 3, November 2017 : 487-508, hlm. 489-490.

1. Pada awalnya yang termasuk dalam subjek perdagangan internasional terbatas negara, hingga perlahan-lahan yang termasuk subjek perdagangan internasional berkembang menjadi lebih luas dan tidak terbatas pada negara, tetapi juga subjek hukum lain, baik individu maupun organisasi. Nampaknya, faktor penyebab perkembangan hal tersebut dipengaruhi oleh adanya perkembangan yang terjadi pada hukum internasional, yang subjek hukumnya juga berkembang juga meliputi negara, individu, dan organisasi internasional;
2. Unsur yang kedua adalah objek. Objek yang diperdagangkan adalah objek-objek yang memiliki nilai ekonomis, objek yang dimaksud adalah sesuatu yang benar-benar tidak dimiliki atau tersedia di suatu negara, yang menyebabkan suatu negara harus membelinya dari negara lain, ataupun objek yang sesungguhnya sudah dimiliki atau tersedia disuatu negara, akan tetapi negara itu tetap membelinya dari negara lain. Hal ini biasanya terjadi ketika ketersediaan objek tersebut di suatu negara tidak dapat memenuhi tingkat kebutuhan yang ada di negara tersebut;
3. Pola hubungan perdagangan murni berpola hubungan antara penjual dan pembeli, pada pola ini naik turunnya harga diserahkan kepada dinamika mekanisme pasar. Walaupun demikian, pola hubungan di antara para pelaku perdagangan internasional tetap mengacu kepada pedoman-pedoman yang terdapat dalam praktik hubungan perdagangan internasional. Pedoman-pedoman yang dimaksudkan dapat berupa kebiasaan-kebiasaan dalam praktik perdagangan internasional (*custom*), asas-asas yang timbul dan berkembang dalam praktik perdagangan internasional, maupun berupa hukum (aturan)

yang dibentuk oleh para subjek hukum yang berkepentingan dalam praktik perdagangan internasional, seperti perjanjian-perjanjian internasional di bidang perdagangan.

Meskipun demikian unsur-unsur sebagaimana yang diuraikan mengalami perubahan dan berkembang. Bahkan saat ini juga berkembang aspek baru, yaitu masuknya aspek hukum lingkungan dalam hubungan perdagangan internasional.

Urgensi pengaturan mengenai perdagangan atau perniagaan internasional dikemukakan oleh Peter van de Bossche. Menurut Peter van de Bossche ada empat hal yang menjadi alasan mengapa pengaturan mengenai perniagaan atau perdagangan internasional dibutuhkan. Alasan-alasan tersebut antara lain:⁴

1. Adanya kebutuhan untuk mencapai kesetaraan dalam hubungan perdagangan internasional;
2. Dalam suatu transaksi atau perdagangan terkadang memerlukan kebijakan-kebijakan mengenai pembatasan atau penerapan upaya restriktif. Meskipun pembatasan atau upaya restriktif juga harus dibatasi agar tercipta persaingan usaha yang sehat dalam sebuah perdagangan. Meskipun dalam

⁴ Peter Van den Bossche and Denise Prévost, *WTO Law in a Nutshell*, 2008, p.3. *according to Peter Van den Bossche, "However, to ensure that this opportunity is realised, economic globalisation and international trade have to be managed and regulated at the international level. If not, economic globalisation and international trade are likely to aggravate economic inequality, social injustice, environmental degradation and cultural dispossession instead of improving the current situation. Developed as well as developing countries need international rules on trade in order to: prevent trade-restrictive measures in situations where they are neither necessary nor desirable, yet are imposed due to pressure from well organised interest groups; give security and predictability to traders with regard to the national rules that apply to international trade in their products or services; ensure that important societal values and interests, such as public health, the environment, the consumer safety, minimum labour standards, economic development and public morals, can be sufficiently protected and promoted.* Diakses melalui : <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ZxtoopSUpQgJ:cesl.cupl.edu.cn/upload/201303143272206.pdf+&cd=3&hl=id&ct=clnk&gl=id&client=firefox-b-ab>

keadaan tertentu penerapan upaya pembatasan dapat menyebabkan terjadi eskalasi upaya restriktif yang berlebihan yang berimbas pada perekonomian secara luas sehingga dapat membahayakan perekonomian global. Diharapkan pengaturan mengenai perdagangan internasional dapat menghindari eskalasi yang dimaksud;

3. Pelaku usaha membutuhkan rasa aman dan kepastian dalam perdagangan. Diharapkan adanya peraturan perdagangan internasional diharapkan akan mampu menjawab persoalan mengenai kepastian dan keamanan pelaku usaha dalam melakukan kegiatan perdagangan internasional. Selain itu pengaturan mengenai perdagangan internasional dapat memenuhi kebutuhan – kebutuhan pelaku usaha ataupun seluruh pihak yang terkait dalam suatu transaksi perdagangan internasional. Dengan adanya peraturan, pelaku usaha dapat memprediksi tindakan suatu negara di kemudian hari jika terjadi masalah yang mempengaruhi usahanya di negara tersebut. Para pelaku usaha akan terdorong untuk melakukan kegiatan perdagangan jika rasa aman dan kebutuhan akan kepastian hukumnya terpenuhi;
4. Keterbatasan kemampuan negara dalam memenuhi kebutuhannya mendorong untuk melakukan kegiatan perniagaan atau perdagangan internasional. Selain itu negara menyadari bahwa menghadapi tantangan globalisasi ekonomi tidak dapat dilakukan sendiri. nilai-nilai sosial seperti kebersihan lingkungan, kesehatan masyarakat, keselamatan konsumen, identitas budaya serta standar kerja minimum bukan lagi menjadi permasalahan nasional. Hal ini terjadi disebabkan membiarkan suatu negara mengurus sendiri

permasalahan tersebut hanya akan sia-sia dan justru gagal. Bahkan apabila memaksakan diri untuk menangani sendiri persoalan-persoalan tersebut dapat berpotensi menimbulkan hambatan impor dalam perdagangan. Walaupun sebenarnya, hal-hal ini tidak selalu secara langsung dikaitkan dengan aturan perdagangan. Akan tetapi, penanganan berbeda atas permasalahan tersebut di setiap negara dapat menyebabkan hambatan perdagangan secara signifikan. Peraturan perdagangan internasional akan menjamin aturan nasional mengatur tentang nilai – nilai sosial di atas, tanpa menghambat kegiatan perdagangan antar negara. Selain itu, perlindungan terhadap nilai – nilai sosial yang dimaksud dapat lebih terjamin jika ada harmonisasi antara peraturan nasional dan internasional.

Banyak hal yang mendasari mengapa negara atau subjek hukum yang dalam hal ini merupakan pelaku dalam perdagangan melakukan transaksi dagang internasional. Salah satu hal yang mendasarinya adalah keuntungan yang diperoleh melalui perdagangan atau perniagaan interanasional. Menurut Sardono Sukirno secara garis besar perniagaan atau perdagangan internasional memberikan empat keuntungan bagi pihak yang melakukannya. Keuntungan tersebut antara lain:⁵

1. Setiap orang, negara, atau subjek hukum lainnya memiliki keterbatasan. Termasuk dalam hal ini adalah kemampuan dalam menyediakan barang dan jasa. Melalui transaksi dagang atau perniagaan interasional diharapkan seseorang, negara atau subjek hukum lainnya dapat memperoleh barang yang

⁵ Sadono Sukirno, 2004, *Makroekonomi Teori Pengantar, Ed.3*, Rajawali Press, Jakarta, hlm. 14.

tidak dapat diproduksi sendiri. Banyak faktor yang mempengaruhi tingkat kemampuan suatu negara memproduksi barang. Faktor yang dimaksud bisa saja dikarenakan keadaan geografis, iklim hingga ketersediaan teknologi pendukung dalam melakukan kegiatan produksi suatu barang disuatu negara. Melalui perdagangan internasional diharapkan setiap negara mampu memenuhi kebutuhan yang tidak dapat diproduksi secara mandiri;

2. Hal lain yang didapatkan melalui perniagaan internasional adalah memperoleh keuntungan dari spesialisasi. Selain untuk memenuhi kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi sendiri, tujuan perdagangan internasional adalah untuk memperoleh keuntungan. Keuntungan ini didapat dari menjual produk unggulan, ataupun membeli produk unggulan dari negara lain;
3. Saat ini negara berlomba-lomba meningkatkan perekonomiannya melalui berbagai cara. Salah satu cara yang juga digunakan negara guna meningkatkan perekonomiannya adalah melalui kegiatan ekspor. Perniagaan atau perdagangan internasional memberikan kesempatan bagi pelaku usaha untuk memperluas pasar. Hal ini akan berimbas pada kenaikan keuntungan bagi pelaku usaha dan juga dapat meningkatkan pemasukan bagi negara. pengusaha tidak selalu mengerjakan proses produksi secara maksimal. Hal ini terjadi karena kekhawatiran jika terjadi produksi yang berlebihan, harga barang akan menjadi turun. Dengan perdagangan internasional, pengusaha dapat meningkatkan produksinya hingga ke titik maksimum. Jika terjadi kelebihan produksi, maka pengusaha dapat menjualnya ke luar negeri.

Tidak dipungkiri teknologi menjadi salah satu masalah, terutama bagi negara-negara berkembang dalam kegiatan produksi barang. Oleh karena itu hal lain yang dapat diperoleh melalui perniagaan internasional adalah transfer teknologi modern. Dengan perdagangan internasional, suatu negara berkesempatan untuk mempelajari teknik produksi yang efisien juga teknik manajemen yang modern.

A. Definisi Hukum Perniagaan Internasional

Berbicara mengenai hukum perdagangan atau perniagaan internasional terdapat beragam definisi dari para ahli. Bahkan hingga saat ini para ahli belum memiliki kesepakatan mengenai definisi hukum perniagaan atau perdagangan internasional.

1. Definisi menurut Schmitthoff

Definisi hukum perdagangan internasional yang pertama akan dibahas adalah definisi yang dikeluarkan oleh Sekretaris Jenderal PBB dalam laporannya tahun 1966. Walaupun demikian sesungguhnya definisi yang disampaikan oleh Sekretaris Jenderal PBB tersebut merupakan definisi yang dibuat oleh seorang guru besar hukum internasional ternama yaitu *Clive M. Schmitthoff* yang berasal dari *City of London College*. Menurut *Schmitthoff* hukum perdagangan internasional adalah “...*the body of rules governing commercial relationship of a private law nature involving different nations*”.⁶

Berdasarkan definisi yang dikemukakan oleh *Schmitthoff* diatas dapat diuraikan bahwa hukum dagang internasional secara garis besar mengandung dua unsur. Unsur tersebut adalah:⁷

⁶Huala Adolf, *Op.cit*, hlm. 4.

⁷*Ibid*, hlm. 5.

- 1) Hukum perdagangan internasional merupakan kumpulan aturan yang mengatur mengenai hubungan-hubungan komersial yang bersifat keperdataan;
- 2) Aturan-aturan hukum tersebut mengatur mengenai transaksi-transaksi yang dilakukan para pihak yang berada pada negara yang berbeda.

Definisi yang dikemukakan oleh *Schmitthoff* memberikan batasan bahwa ranah hukum perdagangan internasional adalah ranah hukum privat dan bukan ranah hubungan hukum komersial dengan ciri hukum publik. Maksud ranah hukum publik adalah aturan-aturan yang mengatur tingkah laku atau perilaku negara-negara dalam mengatur perilaku perdagangan yang mempengaruhi wilayahnya. Oleh karena itu wilayah hukum perdagangan internasional didalamnya tidak termasuk aturan hukum publik yang mengatur mengenai hubungan-hubungan komersial. Untuk lebih memudahkan, berdasarkan definisi tersebut yang termasuk dalam bidang hukum perdagangan internasional dapat diuraikan sebagaimana berikut:⁸

- 1) Jual beli dagang internasional: dalam hal ini yang termasuk adalah pembentukan kontrak, perwakilan-perwakilan dagang (*agency*), dan penjualan eksklusif;
- 2) Surat-surat berharga;
- 3) Hukum mengenai kegiatan-kegiatan tentang tingkah laku mengenai perdagangan internasional;
- 4) Asuransi;

⁸*Ibid*, hlm. 6.

- 5) Pengangkutan melalui darat dan kereta api, laut, udara, perairan pedalaman;
- 6) Hak milik industri;
- 7) Arbitrase komersial.

2. Definisi menurut M. Rafiqul Islam

Definisi mengenai hukum perdagangan internasional juga datang dari M. Rafiqul Islam. Definisi yang dibuatnya memberikan penekanan mengenai hubungan atau keterkaitan yang erat antara hubungan keuangan dan perdagangan internasional. Pembatasan yang dimaksud “...a wide ranging, transnational, commercial exchange of goods and services between individual business persons, trading bodies and states”. Keterkaitan erat yang dimaksud karena adanya hubungan-hubungan keuangan yang mendampingi transaksi perdagangan yang dilakukan antar para pedagang (dengan pengecualian transaksi *barter* atau *counter-trade*).⁹

Berdasarkan keterkaitan atau hubungan erat antara finansial dengan perdagangan internasional tersebut, M. Rafiqul Islam memberikan definisi hukum perdagangan internasional “ hukum perdagangan dan keuangan (*international trade and finance law*) sebagai suatu kumpulan aturan, prinsip, norma dan praktik yang menciptakan suatu pengaturan (*regulatory regime*) untuk transaksi-transaksi perdagangan internasional dan sistem pembayarannya, yang memiliki dampak terhadap perilaku komersial lembaga-lembaga perdagangan”. Lebih lanjut dijelaskan bahwa kegiatan-kegiatan “komersial” yang dimaksud dapat meliputi perdagangan antar pemerintah atau negara, yang pengaturannya melalui hukum internasional yang sifatnya public, maupun dalam lingkup hukum perdata internasional. Sehingga dapat ditarik kesimpulan definisi

⁹*Ibid*, hlm. 7

hukum perdagangan internasional yang dikemukakan oleh M. Rafiqul Islam lingkungannya lebih luas.¹⁰

3. Definisi menurut Michelle Sanson

Michelle Sanson memberikan definisi mengenai hukum perdagangan internasional “*can be defined as the regulation of the conduct of parties involved in the exchange of goods, services and technology between nations*”.¹¹ Didalam definisinya yang sederhana ini Sanson tidak menyebutkan secara jelas para pihaknya, hanya disebut parties. Sementara itu, objek dari perdagangannya agak jelas disebutkan Sanson yaitu jual beli barang, jasa dan teknologi. Terlepas dari definisi yang masih mengambang hukum perdagangan internasional yang dikemukakan oleh Sanson, Sanson memberikan batasan mengenai definisi dari hukum perdagangan internasional tersebut ke dalam dua bagian utama. Sanson membagi hukum perdagangan internasional menjadi hukum internasional privat (*private international trade law*) dan hukum internasional publik (*public international law*). *Private international trade law* adalah hukum yang mengatur perilaku dagang secara orang perorangan (*private trade*) sedangkan *public international trade law* adalah hukum yang mengatur perilaku dagang antar negara. Meskipun demikian, menurut para ahli batas-batas sebagaimana yang dikemukakan oleh Sanson masih sulit untuk ditentukan batasnya.¹²

4. Definisi menurut Hercules Booyesen

Seorang sarjana yang berasal dari Afrika Selatan, *Hercules Booyesen* tidak memberikan definisi hukum perdagangan internasional secara tegas. Alasan mengapa *Booyesen* melakukannya karena kesadarannya akan kompleksitas ilmu hukum. Menurutnya

¹⁰*Ibid*

¹¹M. Sanson, *Essential International Trade Law*, Sydney: Cavendish, 2002, hlm. 3

¹²Huala Adolf, *Op.cit*, hlm. 8-9.

sulit untuk membuat definisi dalam bidang hukum secara tepat, termasuk memberikan definisi mengenai hukum perdagangan internasional.¹³

Walaupun demikian, upaya *Booyesen* dalam memberikan definisi mengenai hukum perdagangan internasional dilakukannya dengan memberikan batasan melalui unsur-unsur hukum perdagangan internasional yang dikemukakannya. Menurut *Booyesen* ada tiga unsur hukum perdagangan internasional. Unsur-unsur tersebut antara lain adalah:¹⁴

- 1) Menurut *Booyesen* hukum perdagangan internasional dapat dipandang sebagai suatu cabang khusus yang merupakan bagian dari hukum internasional. Jadi hukum perdagangan internasional adalah bagian yang lebih spesifik dari hukum internasional (*international trade law may also be regarded as a specialized branch of international law*);
- 2) Pada unsur yang kedua memberikan batasan bahwa ranah hukum perdagangan internasional adalah aturan-aturan hukum internasional yang berlaku terhadap barang, jasa serta perlindungan mengenai hak kekayaan intelektual (HAKI) (*International trade law can be described as those rules of international law which are applicable to trade in goods, services and the protection of intellectual property*). Sebagai contoh hukum atau peraturan sebagaimana yang dimaksud dalam unsur kedua ini adalah aturan-aturan yang ada pada WTO, perjanjian multilateral mengenai barang dan jasa seperti GATT dan GATS, maupun peraturan yang mengatur mengenai HAKI yang diatur melalui TRIPS;¹⁵

¹³ *Ibid*, hlm. 10.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 10-11.

¹⁵ *Ibid*, hlm. 11.

3) Hukum perdagangan internasional tidak hanya berbicara aturan-aturan hukum yang sifatnya secara *strict* berupa peraturan internasional. Akan tetapi yang termasuk dalam hal ini adalah aturan-aturan hukum nasional yang memiliki pengaruh langsung terhadap perdagangan internasional. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa hukum nasional yang berkaitan dengan ranah hukum internasional sesungguhnya merupakan bagian dari hukum internasional. Sebagai contoh aturan yang dimaksud adalah perundang-undangan yang mengatur mengenai ekstrateritorial (*the extraterritorial legislation*).

5. Definisi menurut O.P. Simorangkir

Menurut O. P. Simorangkir, perdagangan internasional adalah perdagangan yang dilaksanakan para pedagang antarnegara yang berbeda, mengakibatkan timbulnya valuta asing yang mempengaruhi neraca perdagangan negara yang bersangkutan.¹⁶

Huala Adolf sendiri lebih sependapat dengan definisi hukum perdagangan internasional yang dikemukakan oleh Rafiqul Islam yang mendefinisikan hukum perdagangan internasional memiliki keterkaitan dengan hukum internasional publik.¹⁷

B. Subjek Hukum Perniagaan Internasional

Pada kegiatan perdagangan internasional tentunya melibatkan beberapa pihak yaitu subjek hukum. Secara umum dalam kegiatan perdagangan internasional dibedakan menjadi dua kelompok. Kedua kelompok ini memiliki peran penting dalam perkembang-

¹⁶Adrian Sutedi, *Hukum Ekspor Impor*, Cetakan Kesatu, Raih Asa Sukses, Jakarta, 2014, hlm. 9

¹⁷Huala Adolf, *Op.cit*, hlm. 12.

an hukum perdagangan internasional. Kedua kelompok tersebut adalah:¹⁸

- 1) Para pelaku (*stakeholders*) yang dalam perdagangan internasional yang mampu mempertahankan hak dan kewajibannya dihadapan badan peradilan; dan
- 2) Para pelaku dalam perdagangan internasional yang mampu dan berwenang untuk merumuskan aturan-aturan hukum di bidang hukum perdagangan internasional

Berdasarkan batasan-batasan yang dikemukakan diatas dapat dikelompokkan secara lebih spesifik pihak-pihak yang termasuk ke dalam subjek hukum perdagangan internasional. Pihak-pihak tersebut adalah:

1. Negara

Negara merupakan subjek hukum terpenting di dalam hukum perdagangan internasional. Hal ini karena negara merupakan subjek hukum yang paling sempurna. Ada empat hal yang menjadikan sebuah negara disebut sebagai subjek hukum yang paling sempurna. Keempat hal tersebut adalah:¹⁹

- 1) Pertama, ia satu-satunya subjek hukum yang memiliki kedaulatan.

Sebagai konsekuensinya negara memiliki kekuatan berupa wewenang untuk mengatur segala sesuat yang masuk maupun yang keluar dari wilayahnya. Sebagai gambaran *Booyesen* menggambarkan kedaulatan suatu negara sebagai berikut.

“... a state can absolutely determine wheter anything from outside the state. The state would also have the power of determine the

¹⁸ *Ibid*, hlm. 57

¹⁹ *Ibid*, hlm. 58-59.

condition on which the goods may be imported into the state or exported to another country.... Every state would have the power to regulate arbitrarily the conditions of trade."

Kedaulatan negara memberikan wewenang kepada negara tersebut untuk membuat regulasi atau aturan yang dapat mengikat semua subjek hukum lainnya baik individu atau perusahaan, benda dan peristiwa hukum yang terjadi dalam wilayah kedaulatannya termasuk perdagangan.

- 2) Kedua, negara juga berperan baik secara langsung maupun tidak langsung dalam pembentuk organisasi (perdagangan) internasional di dunia.

Sebagai contoh, misalnya:

- a. World Trade Organization (WTO)

World Trade Organization (WTO) merupakan satu-satunya organisasi internasional yang mengatur perdagangan internasional. Terbentuk sejak tahun 1995, WTO berjalan berdasarkan serangkaian perjanjian yang dinegosiasikan dan disepakati oleh sejumlah besar negara di dunia dan diratifikasi melalui parlemen. Tujuan dari perjanjian-perjanjian WTO adalah untuk membantu produsen barang dan jasa, eksportir dan importir dalam melakukan kegiatannya.²⁰

Pendirian WTO berawal dari negosiasi yang dikenal dengan "Uruguay Round" (1986 - 1994) serta perundingan sebelumnya di bawah "General Agreement on Tariffs and Trade" (GATT). WTO saat ini terdiri dari 154 negara anggota, di mana 117 di antaranya merupakan negara berkembang atau wilayah kepabeanaan terpisah. Saat ini, WTO menjadi wadah negosiasi

²⁰[https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-multilateral/Pages/World-Trade-Organization-\(WTO\).aspx](https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-multilateral/Pages/World-Trade-Organization-(WTO).aspx).

sejumlah perjanjian baru di bawah “Doha Development Agenda” (DDA) yang dimulai tahun 2001.

Pengambilan keputusan di WTO umumnya dilakukan berdasarkan konsensus oleh seluruh negara anggota. Badan tertinggi di WTO adalah Konferensi Tingkat Menteri (KTM) yang dilaksanakan setiap dua tahun sekali. Di antara KT, kegiatan-kegiatan pengambilan keputusan WTO dilakukan oleh General Council. Di bawahnya terdapat badan-badan subsider yang meliputi dewan, komite, dan sub-komite yang bertugas untuk melaksanakan dan mengawasi penerapan perjanjian-perjanjian WTO oleh negara anggota.

Prinsip pembentukan dan dasar WTO adalah untuk mengupayakan keterbukaan batas wilayah, memberikan jaminan atas “Most-Favored-Nation principle” (MFN) dan perlakuan non-diskriminasi oleh dan di antara negara anggota, serta komitmen terhadap transparansi dalam semua kegiatannya. Terbukanya pasar nasional terhadap perdagangan internasional dengan pengecualian yang patut atau fleksibilitas yang memadai, dipandang akan mendorong dan membantu pembangunan yang berkesinambungan, meningkatkan kesejahteraan, mengurangi kemiskinan, dan membangun perdamaian dan stabilitas. Pada saat yang bersamaan, keterbukaan pasar harus disertai dengan kebijakan nasional dan internasional yang sesuai dan yang dapat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan dan pembangunan ekonomi sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi setiap negara anggota. Terkait dengan DDA, KTM Doha pada 2001 memandatkan negara anggota untuk melakukan putaran perundingan dengan tujuan membentuk tata perdagangan multilateral yang berdimensi pembangunan. Tata perdagangan ini akan

memberikan kesempatan bagi negara berkembang dan LDCs untuk dapat memanfaatkan perdagangan internasional sebagai sumber pendanaan bagi pembangunan. Isu-isu utama yang dibahas mencakup isu pertanian, akses pasar produk bukan pertanian (Non-Agricultural Market Access—NAMA), perdagangan bidang jasa, dan Rules.

Dalam perkembangannya, isu pertanian khususnya terkait penurunan subsidi domestik dan tarif produk pertanian menjadi isu yang sangat menentukan jalannya proses perundingan. Bagi sebagian besar negara berkembang, isu pertanian sangat terkait dengan permasalahan sosial ekonomi (antara lain food security, livelihood security dan rural development). Sementara bagi negara maju, pemberian subsidi domestik mempunyai dimensi politis yang penting dalam kebijakan pertanian mereka.

Proses perundingan DDA tidak berjalan mulus. Hal ini diakibatkan oleh perbedaan posisi runding di antara negara anggota terkait isu-isu sensitif, khususnya pertanian dan NAMA. Setelah mengalami sejumlah kegagalan hingga dilakukan “suspension” pada Juni 2006, proses perundingan secara penuh dilaksanakan kembali awal Februari 2007. Pada bulan Juli 2008, diadakan perundingan tingkat menteri dengan harapan dapat menyepakati modalitas pertanian dan NAMA, dan menggunakan isu-isu single-undertaking seperti isu perdagangan bidang jasa, kekayaan intelektual, pembangunan, dan penyelesaian sengketa. Namun perundingan Juli 2008 juga mengalami kegagalan.

Berbagai upaya telah dilakukan untuk mendorong kemajuan dalam perundingan, mulai dari pertemuan tingkat

perunding, Pejabat Tinggi, dan Tingkat Menteri; baik dalam format terbatas (plurilateral dan bilateral) maupun multilateral. Namun semua upaya tersebut belum menunjukkan hasil yang menggembirakan. Pihak-pihak utama yang terlibat tampaknya belum dapat bergerak dari posisi awal mereka.

Target Program Kerja WTO di 2011 adalah 9 (sembilan) Komite/Negotiating Groups diharapkan mengeluarkan “final texts” atau teks modalitas yang akan menjadi dasar kesepakatan single undertaking Putaran Doha pada bulan April 2011. Selanjutnya, kesepakatan atas keseluruhan paket Putaran Doha tersebut diharapkan selesai pada Juli 2011; dan pada akhirnya seluruh jadwal dan naskah hukum kesepakatan Putaran Doha selesai (ditandatangani) akhir 2011. Namun target tersebut tampaknya sudah terlampaui batas waktunya dan belum ada perubahan terhadap Program Kerja yang ada.

Pada Desember 2011, telah diselenggarakan Konferensi Tingkat Menteri (KTM) WTO di Jenewa. KTM menyepakati elemen-elemen arahan politis (*political guidance*) yang akan menentukan program kerja WTO dan Putaran Doha (Doha Development Agenda) dua tahun ke depan. Arahan politis yang disepakati bersama tersebut terkait tema-tema sebagai berikut: (i) penguatan sistem perdagangan multilateral dan WTO; (ii) penguatan aktivitas WTO dalam isu-isu perdagangan dan pembangunan; dan (iii) langkah ke depan penyelesaian perundingan Putaran Doha.

Sebuah titik terang muncul pada KTM ke-9 (Bali, 3 – 7 Desember 2013), di mana untuk pertama kalinya dalam sejarah WTO, organisasi ini dianggap telah “fully-delivered”. Negara-negara anggota WTO telah menyepakati “Paket Bali” sebagai outcome dari KTM ke-9 WTO. Isu-isu dalam Paket Bali—

mencakup isu Fasilitasi Perdagangan, Pembangunan dan LDCs, serta Pertanian—merupakan sebagian dari isu perundingan DDA.

Disepakatinya Paket Bali merupakan suatu capaian historis. Pasalnya, sejak dibentuknya WTO pada 1995, baru kali ini WTO mampu merumuskan suatu perjanjian baru yaitu Perjanjian Fasilitasi Perdagangan. Perjanjian ini bertujuan untuk melancarkan arus keluar masuk barang antar negara di pelabuhan dengan melakukan reformasi pada mekanisme pengeluaran dan pemasukan barang yang ada. Arus masuk keluar barang yang lancar di pelabuhan tentu akan dapat mendukung upaya pemerintah Indonesia untuk meningkatkan daya saing perekonomian dan memperluas akses pasar produk ekspor Indonesia di luar negeri.

Selain itu, Paket Bali juga mencakup disepakatinya fleksibilitas dalam isu *public stockholding for food security*. Hal ini akan memberikan keleluasaan bagi negara-negara berkembang, termasuk Indonesia, untuk memberikan subsidi bagi ketersediaan pangan yang murah bagi rakyat miskin, tanpa khawatir digugat di forum Dispute Settlement Body WTO.

Dengan Paket Bali, kredibilitas WTO telah meningkat sebagai satu-satunya forum multilateral yang menangani kegiatan perdagangan internasional, sekaligus memulihkan *political confidence* dari seluruh negara anggota WTO mengenai pentingnya penyelesaian perundingan DDA. Hal tersebut secara jelas tercantum dalam Post Bali Work, di mana negara-negara anggota diminta untuk menyusun work program penyelesaian DDA di 2014. Selesaiannya perundingan DDA akan memberikan manfaat bagi negara-negara berkembang

dan LDCs dalam berintegrasi ke dalam sistem perdagangan multilateral.

b. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) dibentuk pada 1964 melalui Resolusi SMU PBB No. 1995 (XIX), dengan tujuan :

1. Memajukan perdagangan internasional, khususnya di antara Negara-negara yang berbeda tingkat pembangunannya, dengan maksud untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi di negara-negara berkembang;
2. Memformulasikan dan melaksanakan prinsip-prinsip dan kebijakan-kebijakan perdagangan internasional dan masalah-masalah pembangunan ekonomi yang terkait;
3. Melakukan pengkajian dan memberikan kemudahan bagi pelaksanaan koordinasi kegiatan-kegiatan dari lembaga-lembaga lain di dalam sistem PBB dibidang perdagangan internasional dan masalah-masalah pembangunan ekonomi yang terkait, serta bekerja sama dengan Majelis Umum dan Dewan Ekonomi dan Sosial (ECOSOC) PBB sesuai dengan Piagam PBB;
4. Memprakarsai sikap untuk melakukan negosiasi dan penerimaan (adoption) instrumen-instrumen hukum internasional dibidang perdagangan internasional;
5. Bertindak sebagai pusat harmonisasi perdagangan kebijakan pembangunan yang terkait dari negara-negara dan kelompok-kelompok ekonomi regional.

Dewasa ini, anggota UNCTAD sebanyak 192 negara. Banyak organisasi antar pemerintah dan non pemerintah berpartisipasi

dalam aktivitasnya sebagai peninjau. Sekretariat UNCTAD adalah bagian dari Sekretariat PBB.

c. United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

UNCITRAL merupakan Komisi PBB yang dibentuk oleh Majelis Umum (*General Assembly*) pada 17 Desember 1966 melalui Resolusi 225 (XXI). Tujuannya untuk melakukan harmonisasi dan unifikasi aturan dalam rangka memperlancar perdagangan internasional, antara lain dengan cara mengurangi berbagai hambatan (*obstacles*) dan kesenjangan peraturan (*disparities*) di masing-masing negara anggota PBB. Dalam perjalanannya UNCITRAL berkembang menjadi *legal body* PBB yang berwenang menangani berbagai isu terkait perdagangan internasional.

UNCITRAL terdiri dari 60 negara anggota yang ditetapkan oleh *General Assembly*. Keanggotaannya “dipilih” untuk mewakili keragaman wilayah geografi, tingkat kemajuan ekonomi, dan sistem hukum yang ada di dunia. Masa keanggotaan UNCITRAL adalah enam tahun, dimana masa keanggotaan dari separuh jumlah negara anggota akan habis setiap tiga tahun (dan dapat diperpanjang atau digantikan oleh negara lain dari wilayah geografi yang sama). Negara-negara Asia yang dewasa ini menjadi anggota UNCITRAL s/d tahun 2010 adalah India, Iran, Mongolia, Pakistan, Thailand; dan yang akan berakhir pada 2013 adalah China, Jepang, Malaysia, Korea, Singapore, dan Sri Langka.

3) Ketiga, peran penting negara lainnya adalah negara dengan negara lain secara bersama-sama dapat membuat perjanjian internasional.

Hal ini ditujukan untuk mengatur transaksi perdagangan diantara mereka. Banyak sekali perjanjian-perjanjian internasional yang dibuat oleh satu negara dengan negara lain. Dalam hal ini termasuk perjanjian mengenai kerjasama dalam bidang perdagangan yang merupakan perjanjian dalam ranah perdagangan internasional. Sebagai contoh, perjanjian Friendship, perjanjian Commerce dan Navigation, perjanjian penanaman modal bilateral, perjanjian penghindaran pajak berganda, dan lain-lain.

- 4) Keempat, negara berperan juga sebagai subjek hukum dalam posisinya sebagai pedagang.

Sebagai pedagang yang merupakan pemain utama dalam kegiatan perdagangan internasional, negara memiliki posisi yang sangat penting. Sebagai gambaran, sebuah negara memiliki kekayaan berupa sumber daya alam seperti perkebunan, pertambangan, atau bentuk kekayaan alam negara lainnya. Selain digunakan untuk memenuhi kebutuhan dalam negeri, kekakayaan alam yang dimiliki suatu negara juga dapat dijadikan objek perdagangan. Hal ini juga sebagai sumber pemasukan negara. Sebagaimana yang diuraikan di awal, negara tidak dapat hidup dan bergantung dengan sumber daya alam yang dimilikinya. Faktor-faktor seperti faktor geografi, iklim, maupun teknologi juga berpengaruh terhadap kemampuan negara dalam menyediakan barang atau jasa dalam negara itu sendiri. Sehingga suatu negara dengan kelebihan sumber daya alam yang dimilikinya akan menjualnya kepada negara atau pihak lain yang membutuhkan sebaliknya demikian.

Dalam menjalankan fungsinya sebagai pedagang seringkali negara melakukannya melalui pembentukan badan hukum milik negara. Di Indonesia lebih dikenal dengan istilah BUMN. Sebagai

contoh untuk melakukan kegiatan eksplorasi dan eksploitasi sumber daya alam Indonesia berupa minyak, negara mendirikan Pertamina.

2. Organisasi Perdagangan Internasional

Berbicara mengenai Organisasi Perdagangan Internasional, dapat dibedakan menjadi dua jenis organisasi perdagangan internasional, yaitu Organisasi Internasional Antar Pemerintah (Publik) dan Organisasi Internasional Non-pemerintah.²¹

1) Organisasi Internasional Antar Pemerintah (Publik)²²

Eksistensi Organisasi internasional yang bergerak di bidang perdagangan internasional sangatlah penting. Organisasi internasional tersebut memainkan peran yang signifikan. Hal ini karena organisasi tersebut merupakan bentukan dua atau lebih negara dengan harapan untuk mencapai tujuan bersama. Adapun yang menjadi dasar dari pendirian organisasi internasional adalah sebuah perjanjian internasional yang didalamnya tertuang mengenai tujuan, fungsi maupu struktur organisasi perdagangan internasional tersebut.

Meskipun demikian, mengenai organisasi internasional yang bergerak pada bidang perdagangan seperti ini tidak berperan begitu signifikan. Kebanyakan organisasi internasional yang bergerak dalam bidang perdagangan hanya sebagai sebagai regulator, sehingga sesuai kapasitas yang dimilikinya organisasi internasional lebih banyak mengeluarkan peraturan-peraturan yang bersifat rekomendasi dan guidelines.

Diantara berbagai organisasi internasional yang ada dewasa ini, organisasi perdagangan internasional dibawah Perserikatan

²¹*ibid*, hlm. 64.

²²*ibid*, hlm. 64-66.

Bangsa-Bangsa (PBB), seperti United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) atau United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). UNCITRAL dan UNCTAD adalah organisasi internasional yang berperan cukup penting dalam perkembangan hukum perdagangan internasional

2) Organisasi Internasional Non-pemerintah²³

Organisasi internasional non-pemerintah biasa juga dikenal dengan istilah NGO (*Non-Governmental Organization*) swasta (non-pemerintah atau kerap kali disebut pula dengan LSM Internasional). Organisasi internasional jenis ini juga tidak kalah penting dalam hukum perdagangan internasional.²⁴

Berdirinya NGO biasanya diprakarsai oleh pihak-pihak swasta atau biasanya oleh asosiasi dagang. Peran NGO dalam pengembangan aturan-aturan hukum perdagangan internasional tidak boleh disepeleahkan. Sebagai contoh, peraturan atau kebijakan dalam hukum perdagangan internasional, banyak yang lahir dari rancangan NGO seperti ICC (*International Chamber of Commerce* atau Kamar Dagang Internasional). Peraturan-peraturan tersebut antara lain *Uniform Customs and Practices for Documentary Credits (UCP)* dan *Arbitration Rules and Court of Arbitration*.²⁵

3. Individu²⁶

Individu adalah pelaku utama dalam aktivitas perdagangan internasional. Hal ini karena pada kenyataannya individu yang pada akhirnya memiliki keterikatan terhadap aturan-aturan hukum perdagangan internasional. Hal lainnya yang menjadi

²³ *Ibid*, hlm. 67.

²⁴ *Ibid*

²⁵ *Ibid*

²⁶ *Ibid*, 68-72

alasan mengapa individu memiliki keterikatan terhadap aturan-aturan hukum perdagangan internasional adalah tujuan dari pembentukan aturan-aturan hukum tentang perdagangan internasional adalah guna memfasilitasi individu dalam kegiatan perdagangan internasional yang dilakukannya. Oleh karena itu individu akan terikat pada aturan-aturan nasional yang dibuat oleh suatu negara yang mengharuskan individu tunduk pada nasionalnya dan bukan pada aturan hukum perdagangan internasional. Hal lain yang tidak kalah penting untuk diketahui adalah, ketika hak-hak individu dalam bidang perdagangan dilanggar dan menyebabkan kerugian pada individu tersebut maka tempat yang akan dituju oleh individu untuk meminta bantuan tidak lain adalah negaranya.

Mekanisme seperti ini misalnya tampak pada General Agreement on Tariff and Trade (GATT)/World Trade Organization (WTO). Individu hanya dapat mempertahankan hak-hak yang dimilikinya pada saat tertentu dalam hal ini didasarkan pada suatu perjanjian internasional. Salah satu yang termasuk dalam kategori subjek hukum ini adalah bank dan perusahaan multinasional.

Perusahaan multinasional (MNCs atau Multinational Corporations) telah lama diakui sebagai subjek hukum yang memiliki peran yang penting dalam kegiatan perdagangan internasional. Faktor yang membuat Perusahaan multinasional dianggap penting karena kekuatan finansial yang dimilikinya. Selain perusahaan multinasional, bank juga memiliki peran penting sebagai salah satu subjek hukum dalam kegiatan perdagangan internasional. Faktor-faktor yang membuat bank ini penting antara lain adalah:

- a. Dalam perdagangan internasional bank memiliki peran penting. Bank dapat dikatakan sebagai pemain kunci yang

apabila tanpa bank, perdagangan internasional mungkin tidak dapat berjalan;

- b. Peran bank dalam menjembatani antara pembeli dan penjual dimana keduanya satu sama lain mungkin saja tidak mengenal karena lokasi keduanya berada di negara yang tidak sama. Dalam hal ini bank berperan memfasilitasi pembayaran antara penjual dan pembeli;
- c. Peran bank berperan dalam menciptakan aturan-aturan hukum dalam perdagangan internasional khususnya dalam mengembangkan hukum perbankan internasional. Salah satu instrumen hukum yang bank telah kembangkan adalah sistem pembayaran dalam transaksi perdagangan internasional. Misalnya adalah terbentuknya kredit berdokumen yang disebut *documentary credit*.

C. Prinsip-Prinsip Hukum Perniagaan Internasional

Hukum perdagangan internasional memiliki prinsip-prinsip dasar yang pertama kali diperkenalkan seorang sarjana hukum dibidang perdagangan internasional yang bernama Aleksancer Goldštajn. Menurut Aleksancer Goldštajn tiga prinsip dasar tersebut adalah:

- 1) Prinsip kebebasan para pihak dalam berkontrak (*the principle of the freedom of contract*);
- 2) Prinsip *pacta sunt servanda*; dan
- 3) Prinsip penggunaan arbitrase.

1. Prinsip kebebasan para pihak dalam berkontrak (*The principle of the freedom of contract*)

Kebebasan berkontrak, merupakan prinsip yang dapat ditemukan dalam berbagai sistem hukum di setiap negara. Oleh

karena itu prinsip kebebasan berkontrak merupakan prinsip universal dalam hukum perdagangan internasional. Pada bidang hukum dagang prinsip ini sudah tidak asing, bahkan hampir diseluruh sistem hukum dagang menerapkan prinsip ini. Prinsip ini mengakui kebebasan berkontrak para pihak dimana setiap pihak dapat menentukan apa yang menjadi isi kontraknya. *Schmitthoff menanggapi secara positif kebebasan pertama ini. Beliau menyatakan: "The autonomy of the parties' will in the law of contract is the foundation on which an autonomous law of international trade can be built. The national sovereign has... no objection that in that area an autonomous law of international trade is developed by the parties, provided always that that law respects in every national jurisdiction the limitations imposed by public policy."*

Kebebasan berkontrak mencakup bidang hukum yang cukup luas. Ia meliputi kebebasan untuk melakukan jenis-jenis kontrak yang para pihak sepakati, kebebasan untuk memilih forum penyelesaian sengketa dagangnya, kebebasan untuk memilih hukum yang akan berlaku terhadap kontrak, dan lain-lain. Meskipun dalam hal berkontrak para pihak diberi kebebasan, kebebasan tersebut tidaklah absolut. Maksudnya para pihak bebas membuat kontrak selama tidak bertentangan dengan UU, kepentingan umum, kesusilaan, kesopanan, dan lain-lain persyaratan yang ditetapkan oleh masing-masing sistem hukum.

2. Prinsip pacta sunt servanda

Sama halnya dengan prinsip kebebasan berkontrak, prinsip pacta sunt servanda juga merupakan prinsip umum yang bersifat universal dan dapat dikatakan prinsip ini ditemukan diseluruh sistem hukum yang ada di dunia. Pacta sunt servanda adalah prinsip yang mensyaratkan bahwa kesepakatan atau kontrak

yang telah ditandatangani harus dilaksanakan dengan sebaik-baiknya (dengan itikad baik).²⁷ Oleh karena itu *pacta sunt servanda* adalah prinsip yang berarti bahwa janji mengikat sebagaimana undang-undang bagi yang membuatnya. *Pacta sunt servanda* juga merupakan prinsip yang sangat fundamental. Karena asas tersebut yang melandasi lahirnya perjanjian, termasuk perjanjian internasional dan melandasi dilaksanakannya perjanjian sesuai dengan apa yang diperjanjikan oleh para pihak. Tanpa adanya janji-janji yang telah disepakati tidak akan lahir perjanjian.²⁸

3. Prinsip penggunaan arbitrase

Prinsip ketiga, prinsip penggunaan arbitrase tampaknya terdengar agak ganjil. Walaupun demikian, menurut Goldštajn prinsip ini sangat penting dan memiliki alasan kuat sebagai salah satu prinsip dalam hukum perdagangan internasional. Arbitrase dalam perdagangan internasional merupakan suatu forum untuk menyelesaikan sengketa. Saat ini penggunaan arbitrase untuk menyelesaikan sengketa para pihak dalam perdagangan internasional sudah menjadi hal yang umum. Hal ini dapat dilihat dari semakin banyak pihak yang mencantumkan klausul arbitrase dalam kontrak-kontrak dagang yang dibuatnya. Oleh karena itulah prinsip ketiga ini memang relevan.²⁹

Alasan Goldštajn menguraikan kelebihan dan menjadikan arbitrase sebagai salah satu prinsip hukum dalam hukum perdagangan internasional adalah: *“Moreover, to the extent that the settlement of differences is referred to arbitration, a uniform legal order is being created. Arbitration tribunals often apply criteria other than those*

²⁷ *Ibid*, hlm. 16

²⁸ Harry Purwanto, *Keberadaan Asas Pacta Sunt Servanda dalam Perjanjian Internasional*, MIMBAR HUKUM, Volume 21, Nomor 1, Februari 2009. hlm. 157.

²⁹ Huala Adolf, *Op.cit*, hlm. 16-17.

applied in courts. Arbitrators appear more ready to interpret rules freely, taking into account customs, usage and business practice. Further, the fact that the enforcement of foreign arbitral awards is generally more easy than the enforcement of foreign court decisions is conducive to a preference for arbitration".³⁰

4. Prinsip dasar kebebasan komunikasi (Navigasi)

Selain prinsip-prinsip yang telah dikemukakan sebelumnya, menurut Huala Adolf prinsip lain yang relevan dalam hukum perdagangan internasional adalah prinsip kebebasan untuk berkomunikasi (dalam pengertian luas, termasuk di dalamnya kebebasan bernavigasi). Prinsip ini biasanya dikenal dalam hukum ekonomi internasional, yaitu prinsip kebebasan untuk berkomunikasi (dalam pengertian luas, termasuk di dalamnya kebebasan bernavigasi). Komunikasi atau navigasi adalah kebebasan para pihak untuk berkomunikasi untuk keperluan dagang dengan siapa pun juga dengan melalui berbagai sarana navigasi atau komunikasi, baik darat, laut, udara, atau melalui sarana elektronik. Kebebasan ini sangat esensial bagi terlaksananya perdagangan internasional. Aturan-aturan hukum (internasional) memfasilitasi kebebasan ini.³¹

Dalam berkomunikasi untuk maksud berdagang, kebebasan para pihak tidak boleh dibatasi oleh sistem ekonomi, sistem politik, atau sistem hukum. Bandingkan dengan pendapat profesor Goldštajn di bawah ini ketika beliau membahas hubungan antara sistem ekonomi dan politik dalam kaitannya dengan hukum perdagangan internasional: *"The law governing trade transactions is neither capitalist nor socialist ; it is a means to an end, and therefore, the fact that the beneficiaries of such transactions are different in this or that*

³⁰*Ibid*

³¹*Ibid*, hlm. 17.

country is no obstacle to the development of international trade. The law of international trade is based on the general principles accepted in the entire world". Pernyataan terakhir Goldštajn di atas, yaitu bahwa hukum perdagangan internasional didasarkan pada prinsip-prinsip umum yang diterima di seluruh dunia menyatakan seolah-olah hukum perdagangan internasional dapat diterima oleh sistem hukum di dunia. Sependapat dengan Goldštajn Sarjana terkemuka lainnya, Profesor Tammer, memperkuat pernyataan tersebut: *"The law of external trade of the countries of planned economy does not differ in its fundamental principles from the law of external trade of other countries, such as, e.g., Austria or Switzerland. Consequently, international trade law specialists of all countries have found without difficulty that they speak a 'common language.'*³²

D. Sumber Hukum Pernigaan Internasional

Secara umum dikenal empat sumber hukum internasional. Empat sumber hukum tersebut antara lain sebagai berikut:

- 1) Perjanjian internasional;
- 2) Hukum kebiasaan internasional;
- 3) Prinsip-prinsip hukum umum; dan
- 4) Putusan-putusan pengadilan dan publikasi sarjana-sarjana terkemuka (doktrin)

Meskipun demikian selain empat sumber hukum sebagaimana yang disebutkan di atas, terdapat satu sumber hukum lain yang juga diakui sebagai sumber hukum perdagangan internasional yaitu, hukum nasional. Untuk itu mengenai sumber hukum perdagangan internasional pada bagian ini satu persatu akan dijelaskan lebih jauh.

³²*Ibid*, hlm. 18.

1. Perjanjian internasional

Menurut Boer Mauna perjanjian internasional adalah instrumen yuridis yang menampung kehendak dan persetujuan negara atau subjek hukum internasional lainnya untuk mencapai tujuan bersama, yang mana pembuatannya diatur oleh hukum internasional dan menimbulkan akibat hukum yang mengikat bagi para pihak yang membuatnya.³³

Konvensi Wina 1969 juga mengatur mengenai definisi perjanjian internasional. Definisi tersebut dapat kita temukan dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a. Dalam pasal tersebut disebutkan bahwa:

1. *For the purposes of the present Convention;*
1. *“treaty” means an international agreement concluded between States in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation;*

Makna dari pasal Pasal 2 ayat (1) huruf a Konvensi Wina 1969 mengenai definisi perjanjian internasional adalah sesungguhnya perjanjian internasional adalah suatu kesepakatan atau persetujuan internasional antar negara yang dibuat secara tertulis dan diatur dalam hukum internasional, baik satu, dua, atau lebih instrumen dimana antar instrumen tersebut memiliki keterkaitan satu sama lain tanpa memandang namanya.

Apabila dikelompokkan berdasarkan bentuknya, perjanjian internasional dapat dibedakan ke dalam tiga bentuk. Tiga bentuk tersebut adalah perjanjian bilateral, multilateral, dan regional. Selain itu dalam hukum perdagangan internasional suatu perjanjian internasional menjadi salah satu sumber hukum yang penting.

³³Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung, 2008, hlm. 82.

Sesungguhnya penentuan bentuk dari perjanjian internasional ini didasarkan pada jumlah anggota yang tergabung dalam suatu perjanjian internasional.³⁴

Perjanjian internasional baik bentuknya bilateral maupun multilateral adalah kesepakatan tertulis yang mengikat dua atau lebih dari dua pihak yang merupakan subjek hukum internasional. Biasanya perjanjian bilateral dapat terjadi antara negara dengan negara. Walaupun demikian tidak menutup kemungkinan sebuah negara membuat perjanjian bilateral dengan pihak lain yang bukan negara melainkan subjek hukum internasional lainnya. Dalam perjanjian persahabatan bilateral, kedua negara memberikan beberapa preferensi atau perlakuan khusus tertentu berkaitan dengan kegiatan ekspor-impor kedua negara. Perjanjian ini biasanya disebut juga dengan nama FCN-Treaties (Friendship, Navigation and Commerce)³⁵

Berbeda dengan perjanjian bilateral, perjanjian multilateral biasanya beranggotakan negara-negara yang jumlahnya lebih dari dua. Adapun perjanjian yang dibuat tunduk pada aturan hukum internasional. Beberapa perjanjian internasional membentuk suatu pengaturan perdagangan yang sifatnya umum di antara para pihak. Perjanjian internasional isinya juga dapat berupa pemberian kekuasaan tertentu dalam bidang perdagangan atau keuangan kepada suatu organisasi internasional. Perjanjian internasional kadang kala juga berupaya mencari suatu pengaturan yang seragam guna mempercepat transaksi perdagangan.³⁶

Perjanjian regional adalah bentuk perjanjian yang dibuat antara negara-negara yang tergabung dalam suatu wilayah atau

³⁴ Huala Adolf, *Op.cit*, hlm. 76-77.

³⁵ *Ibid*

³⁶ *Ibid*

regional tertentu. Sebut saja Indonesia dan negara-negara lainnya yang tergabung dalam regional Asia Tenggara membuat perjanjian yang melahirkan AFTA (*Asia Free Trade Area*). Adapun isi dari perjanjiannya adalah kesepakatan-kesepakatan di bidang perdagangan internasional.³⁷

2. Hukum kebiasaan internasional

Hukum kebiasaan perdagangan adalah sumber hukum perdagangan yang pertama. Hal ini karena hukum kebiasaan perdagangan dianggap sebagai sumber hukum perdagangan yang lahir paling pertama diantara sumber hukum perdagangan internasional yang lain. Sebagai salah satu sumber hukum perdagangan internasional, hukum kebiasaan pada awalnya berasal dari praktek-praktek para pedagang yang dilakukan berulang-ulang sedemikian rupa. Hal ini dilakukan secara berulang-ulang dalam kurun waktu yang lama sehingga lama-lama mengikat bagi para pihak yang melakukannya. Istilah lain yang digunakan untuk menyebut sumber hukum ini adalah *lex mercatoria* atau hukum para pedagang (*the law of the merchants*). Istilah ini logis karena memang para pedaganglah yang mula-mula 'menciptakan' aturan hukum yang berlaku bagi mereka untuk transaksi-transaksi dagang mereka. Contoh (lembaga hukum) yang mula-mula para pedagang lakukan dan kembangkan adalah barter dan counter-trade³⁸

Tidak semua kebiasaan dapat mengikat dan dapat dikatakan sebagai hukum. Suatu kebiasaan baru dapat dikatakan sebagai hukum kebiasaan apabila telah memenuhi syarat-syarat sebagai berikut:³⁹

³⁷ *Ibid*

³⁸ *Ibid*, hlm. 87.

³⁹ *Ibid*

- 1) Suatu praktek yang dilakukan secara berulang-ulang dan diikuti oleh lebih dari dua pihak (praktek negara); dan
- 2) Pada akhirnya praktek tersebut diakui sebagai suatu hal yang mengikat (*opinio iuris sive necessitatis*).

Untuk menemukan *Lex Mercatoria* kita dapat dapat mencarinya antara lain di dalam kebiasaan-kebiasaan yang berkembang yang dituangkan dalam kontrak-kontrak perdagangan internasional, misalnya berupa klausul-klausul kontrak standar (baku), atau kontrak-kontrak di bidang pengangkutan (maritim). Kontrak-kontrak atau klausul kontrak perdagangan yang biasanya dirancang oleh asosiasi atau organisasi perdagangan tertentu (misalnya oleh ICC, FIDIC, dan lain-lain) dan diikuti oleh anggota dari organisasi atau asosiasi tersebut. Oleh karena itu kebiasaan-kebiasaan perdagangan berperan penting di dalam sesuatu transaksi perdagangan internasional. Sebagai contoh, kebiasaan tersebut terkodifikasi dalam kontrak konstruksi atau pengiriman barang, fob, cif, dan lain-lain.⁴⁰

3. Prinsip-prinsip hukum umum

Apabila mencari apa yang dimaksud dengan prinsip-prinsip hukum umum, hingga saat ini sesungguhnya belum ada pengertian yang pasti. Sumber hukum ini dipercaya berasal dari sistem hukum nasional maupun hukum internasional.

Sumber hukum ini juga sangat penting. Ketika menemui masalah dan pada saat itu hukum perjanjian (internasional) dan hukum kebiasaan internasional tidak berfungsi dalam memberi jawaban maka saat itulah prinsip hukum umum bekerja atau berfungsi. Hal ini yang menyebabkan prinsip hukum umum dianggap penting dalam upaya pengembangan hukum termasuk

⁴⁰*Ibid*

hukum perdagangan internasional. Adapun hal-hal yang termasuk dalam prinsip-prinsip hukum umum antara lain seperti prinsip itikad baik, prinsip *pacta sunt servanda*, serta prinsip ganti rugi. Prinsip-prinsip ini dapat kita temukan di dalam hukum (perdagangan) internasional dan diakui hampir di semua sistem hukum yang ada di dunia.⁴¹

4. Putusan-putusan pengadilan dan publikasi sarjana-sarjana terkemuka (doktrin)

Sebagai Sumber hukum ke-4, Putusan-putusan pengadilan dan publikasi sarjana-sarjana terkemuka (doktrin) bersifat pelengkap. Sama halnya seperti prinsip-prinsip hukum umum, Putusan-putusan pengadilan dan publikasi sarjana-sarjana terkemuka (doktrin) baru akan berfungsi ketika sumber-sumber hukum lainnya yang terdahulu tidak memberikan jawaban atau kepastian mengenai masalah-masalah hukum di bidang perdagangan internasional.⁴²

Kekuatan hukum Putusan-putusan pengadilan sama halnya seperti yang dikenal di dalam sistem hukum kontinental. Hal ini karena status putusan hukum pengadilan tidak sekuat sebagaimana yang biasa dikenal dalam sistem hukum Common Law (Anglo Saxon). Status putusan pengadilan dalam hukum perdagangan internasional dijadikan sebagai bahan pertimbangan. Jadi ada semacam 'kewajiban' yang tidak mengikat bagi badan-badan pengadilan untuk mempertimbangkan putusan-putusan pengadilan sebelumnya (dalam sengketa yang terkait dengan perdagangan internasional).⁴³

⁴¹*Ibid*, hlm. 89-90.

⁴²*Ibid*, hlm. 90-91.

⁴³*Ibid*

Untuk menggambarkan Sifat putusan pengadilan ini, dapat kita lihat dalam sengketa Japan-Taxes on Alcoholic Beverages yang diputus oleh Badan Penyelesaian Sengketa (DSB atau Dispute Settlement Body) WTO. Dalam tahap banding di DSB, Badan Banding (Appellate Body) antara lain menyatakan:⁴⁴

“Adopted panel reports ... are often considered by subsequent panels. They create legitimate expectations among WTO members, and, therefore, should be taken into account where they are relevant to any dispute.”

Sama halnya dengan putusan pengadilan, doktrin akan berfungsi pada saat sumber hukum lain tidak dapat memberikan jawaban atas masalah dalam bidang perdagangan internasional. Walaupun demikian doktrin juga memiliki peran yang sangat penting sebagai salah satu sumber hukum perdagangan internasional dan bahkan juga dapat digunakan untuk menemukan hukum.⁴⁵

5. Kontrak

Sebenarnya yang menjadi sumber hukum perdagangan internasional yang paling utama adalah kontrak atau perjanjian yang disepakati oleh para pihak. Sebagaimana yang kita ketahui bahwa sebuah kontrak mengikat layaknya sebuah undang-undang untuk para pihak. Hal ini karena antara para pihak yang melakukan hubungan perdagangan internasional menuangkannya melalui sebuah perjanjian tertulis (kontrak). Oleh karena itu eksistensi kontrak dalam perdagangan internasional adalah hal yang sangat penting.⁴⁶

⁴⁴ *Ibid*

⁴⁵ *Ibid*

⁴⁶ *Ibid*, hlm. 91.

Dalam hukum kontrak dikenal prinsip konsensus dan kebebasan para pihak (*party autonomy*). Hal ini kaitannya dengan syarat-syarat, hak maupun kewajiban para pihak dalam sebuah hubungan perdagangan internasional merupakan kesepakatan para pihak yang dituangkan dalam sebuah kontrak dagang internasional dan hukum menghormati kesepakatan tersebut.⁴⁷

Walaupun dalam hukum kontrak para pihak diberi kebebasan, namun kebebasan tersebut tidaklah mutlak, maksudnya kebebasan yang diberikan masih ada batas-batasnya. Ada beberapa hal yang membatasinya. Pembatasan tersebut adalah:⁴⁸

1. Pembatasan utama adalah kebebasan yang diberikan tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, dan dalam taraf tertentu, dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan kesopanan.
2. Status dari kontrak itu sendiri. Berbicara kontrak dalam perdagangan internasional merupakan kontrak nasional memiliki unsur asing di dalamnya. Sebagai konsekuensinya kontrak tersebut juga dibatasi oleh hukum nasional. Artinya kontrak yang dibuat tidak boleh bertentangan dengan hukum nasional negara tertentu.
3. Menurut Sanson, pembatasan lain dalam kontrak perdagangan internasional adalah kesepakatan-kesepakatan atau 'kebiasaan' dagang yang sebelumnya dilakukan oleh para pihak yang bersangkutan.

6. Hukum Nasional

Peran hukum nasional sebagai salah satu sumber hukum internasional akan mulai terlihat pada saat terjadi sengketa sebagai pelaksanaan kontrak. Apabila hal tersebut terjadi, maka pengadilan

⁴⁷*Ibid*, hlm. 92.

⁴⁸*Ibid*, hlm. 92-93.

(badan arbitrase) pertama-tama akan memperhatikan klausul mengenai pilihan hukum dalam kontrak untuk menentukan hukum negara mana yang akan digunakan dalam penyelesaian sengketa.⁴⁹

Hukum nasional sesungguhnya memiliki peran yang luas. Tidak sekadar mengatur mengenai kontrak dagang internasional, tetapi hukum nasional sesungguhnya lahir dari yurisdiksi suatu negara. Kewenangan ini bersifat mutlak dan eksklusif. Hal ini berarti apabila tidak ada pengecualian lain, kekuasaan itu tidak dapat diganggu gugat. Yurisdiksi yang dimaksud adalah kewenangan negara untuk mengatur:⁵⁰

- a) Peristiwa hukum;
- b) Subjek hukum; dan
- c) Benda yang berada di dalam wilayahnya.

Kewenangan mengatur ini mencakup membuat hukum (nasional) baik yang bersifat hukum public maupun hukum privat.

⁴⁹*Ibid*, hlm. 94.

⁵⁰*Ibid*.

Soal Latihan

1. Bagaimana pengertian hukum perdagangan internasional menurut Schmitthoff dan M. Rafiqul Islam?
2. Sebutkan subjek hukum perdagangan internasional?
3. Jelaskan 2 pembatasan terhadap imunitas suatu negara?
4. Sebutkan sumber-sumber hukum perdagangan internasional?
5. Apa yang dimaksud dengan harmonisasi dan unifikasi hukum itu?

BAB II

KONTRAK DAGANG INTERNASIONAL

A. Pengertian Kontrak Dagang Internasional

Sebelum berbicara mengenai apa yang dimaksud dengan kontrak dagang internasional, perlu diketahui terlebih dahulu mengenai definisi kontrak pada umumnya. Dalam Black's Law Dictionary kontrak didefinisikan sebagai berikut "*An agreement between two or more persons which creates an obligation to do nor not to do a particular thing". Its essentials are competent parties, subject matter, a legal consideration, mutuality of agreement, and mutuality of obligation.* Pendapat lain dikemukakan oleh M. Crystal yang menyatakan "*Contract is an agreement between two or more persons-not merely a share belief, but common understanding as to something that is to be done in the future by one or both of them*"⁵¹

⁵¹Charles L. Knapp and Nathan M. Crystal, Problems in Contract law cases and materials, Boston Toronto London: Little Brown and Company, 1993, hal. 2 dalam Arfiana Novera dan Meria Utama, *Dasar-Dasar Hukum Kontrak dan Arbitrase*, Tunggal Mandiri, cetakan 1, 2014, hlm. 6.

Para ahli juga memberikan definisi yang beragam tentang kontrak. Definisi tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Menurut Lawrence M. Friedman kontrak adalah seperangkat hukum yang hanya mengatur aspek tertentu dari pasar dan mengatur jenis perjanjian tertentu;
2. Menurut Pasal 1313 KUHPerdara Indonesia perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih lainnya;
3. Menurut Van Dunne kontrak adalah suatu hubungan hukum antara dua (2) pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan hukum; dan
4. Menurut Michael D. Bayles kontrak adalah aturan hukum yang berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian atau persetujuan;

Dunia internasional belum ada peraturan seperti Undang-Undang layaknya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang ada di Indonesia, dimana Kitab Undang-Undang Hukum Perdata di dalamnya diatur tentang kontrak atau perjanjian. Walaupun demikian bukan berarti tidak ada jenis peraturan lain yang mengatur mengenai hal tersebut. Dalam tatanan hukum internasional pengaturan mengenai kontrak atau perjanjian dapat ditemukan di dalam konvensi-konvensi seperti Konvensi Wina 1969, Konvensi Den Haag, dan sebagainya. Di Indonesia sendiri, kontrak berkembang melalui beberapa hukum yang eksistensinya diakui seperti dalam hukum tanah, hukum adat, hukum perkawinan dan keluarga, peraturan yang mengatur tentang wasiat, hibah, tentang utang piutang, pinjam meminjam, tukar menukar, jual beli, atau jaminan benda bergerak.⁵²

⁵²Arfiana Novera dan Meria Utama, *Dasar-Dasar Hukum Kontrak dan Arbitrase*, Tunggal Mandiri, cetakan 1, 2014, hlm. 7.

Setelah dibahas mengenai kontrak secara umum, dirasa perlu juga untuk membahas mengenai kontrak internasional sebelum akhirnya sampai pada rumusan mengenai definisi tentang kontrak dagang internasional. Ada beberapa definisi kontrak internasional menurut para ahli. Menurut seorang guru besar ilmu hukum dari Universitas Colombia Amerika, Willis Reese yang mendefinisikan kontrak internasional adalah kontrak-kontrak yang di dalamnya terdapat unsur dua negara atau lebih. Kontrak-kontrak tersebut dilakukan antara negara dengan negara, negara dengan pihak swasta atau diantara pihak swasta.⁵³

Pengertian mengenai kontrak internasional yang lebih sederhana dikemukakan oleh Sudargo Gautama. Menurut Sudargo Gautama, dikatakan sebagai kontrak internasional apabila suatu kontrak nasional mengandung unsur luar negeri atau *foreign element*. Secara teoretis, unsur asing yang terdapat dalam indikator suatu kontrak adalah kontrak nasional yang ada unsur asingnya yaitu:⁵⁴

1. Kebangsaan yang berbeda (seperti unsur di atas);
2. Para pihak memiliki domisili hukum di negara yang berbeda;
3. Hukum yang dipilih adalah hukum berbeda dari negara asal (hukum asing), termasuk aturan atau prinsip kontrak internasional terhadap kontrak tersebut
4. Penyelesaian sengketa dilakukan di luar negeri;
5. Pelaksanaan kontrak tersebut di luar negeri;
6. Kontrak tersebut ditandatangani di luar negeri;
7. Objek kontrak di luar negeri;

⁵³*Ibid*, hlm. 9.

⁵⁴*Ibid*, hlm. 10.

8. Pemakaian bahasa yang terdapat di dalam kontrak adalah bahasa asing; dan
9. Digunakan mata uang asing dalam kontrak tersebut.

Kontrak atau perjanjian internasional bentuk dan penyebutannya juga bermacam-macam. Seringkali kita mendengar bermacam-macam istilah yang digunakan untuk mengatakan perjanjian internasional. Istilah-istilah yang biasa kita temui antara lain adalah:⁵⁵

1. *treaty* atau perjanjian;
2. *convention* atau konvensi;
3. *agreement* atau perjanjian
4. *memorandum of understanding* (nota kesepahaman);
5. *protocol* atau protokol;
6. *charter* atau piagam;
7. *declaration* atau deklarasi;
8. *final act* atau pernyataan terakhir;
9. *arrangement* atau pengaturan;
10. *summary record*;
11. *exchange of notes*;
12. *process verbal*;
13. *letter of intent*; dan
14. *modus vivendi*.

Dalam suatu bahan hukum dari Rosmi Hasibuan, S.H., M.H, dikatakan bahwa para ahli memberikan definisi mengenai perjanjian internasional berbeda-beda. Akan tetapi apabila dicermati, ada kesamaan antara satu definisi dengan definisi lainnya yang diberikan oleh para ahli, sehingga dari definisi tersebut dapat

⁵⁵*Ibid*, hlm. 11.

ditentukan ciri-ciri dari suatu perjanjian dapat dikatakan sebagai perjanjian internasional. Berikut ini definisi perjanjian internasional yang dikemukakan oleh beberapa ahli:⁵⁶

1. Definisi dari G. Schwarzenberger. "Treaties are agreements between subject of International Law creating binding obligations in International Law. They may be bilateral (i.e. concluded between contracting parties) or multilateral (i.e. concluded more than contracting parties)
2. Definisi dari Oppenheim-Lauterpacht: Perjanjian adalah suatu persetujuan antar negara yang menimbulkan hak dan kewajiban diantara para pihak.

Terakhir Mochtar Kusumaatmadja berpendapat bahwa perjanjian internasional adalah suatu perjanjian yang diadakan antara anggota masyarakat bangsa-bangsa yang bertujuan untuk mengakibatkan akibat-akibat hukum tertentu. Dari beberapa definisi ini bisa disimpulkan mengenai ciri-ciri dari suatu perjanjian internasional bahwa pihak-pihak yang mengadakan perjanjian saling menyetujui antara pihak-pihak yang dapat menimbulkan hak dan kewajiban dalam bidang internasional.⁵⁷

Berdasarkan uraian definisi mengenai kontrak atau perjanjian serta perjanjian internasional, ditemukan gambaran mengenai definisi tentang kontrak dagang/bisnis internasional. Kontrak dagang/kontrak bisnis internasional secara sederhana merupakan suatu bentuk perjanjian yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih dan kontrak tersebut memiliki nilai komersil tertentu. Hal yang membedakan antara kontrak dagang atau kontrak bisnis

⁵⁶<http://library.usu.ac.id/download/fh/hukuminter-Rosmi5.pdf> diakses pada, 15 September 2018, Pukul, 22.22 WIB.

⁵⁷Arfiana Novera dan Meria Utama, *Op.cit*, hlm.13

internasional dengan kontrak-kontrak lainnya, dalam sebuah kontrak dagang internasional mengandung unsur asing di dalamnya.⁵⁸

Adapun para pihak yang terikat dalam suatu kontrak dagang atau kontrak bisnis internasional haruslah subjek hukum yang memiliki kemampuan untuk bertindak di hadapan hukum. Perlu diperhatikan bahwa suatu kontrak dagang/bisnis internasional haruslah sesuai atau tidak boleh bertentangan dengan hukum materil dari masing-masing pihak dalam kontrak tersebut. Selain itu kontrak yang dibuat juga tidak boleh bertentangan dengan hukum formil dimana perjanjian atau kontrak tersebut ditandatangani.⁵⁹

Kontrak dagang juga dikenal dengan istilah kontrak bisnis. Sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, bahwa sebuah kontrak, baik itu kontrak yang dibuat pada ranah nasional maupun ranah internasional seperti kontrak bisnis/dagang internasional tidak boleh bertentangan dengan hukum dari masing-masing pihak, baik formil maupun materil. Dalam konteks Indonesia, sebuah kontrak dagang berarti haruslah sesuai dengan syarat sah perjanjian sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPerdara.⁶⁰

Berdasarkan definisi yang diberikan diatas dapat dilihat ada dua hal penting yang menjadi indikasi suatu kontrak dikatakan sebagai kontrak dagang atau bisnis internasional. Hal yang pertama adalah di dalam suatu kontrak bisnis internasional haruslah ter-

⁵⁸Sri Laksmi Anindita, *Hukum yang dipergunakan dalam Kontrak Dagang Internasional*, Jurnal Hukum Internasional, Volume 5 Nomor 3, April, 2008, hlm. 537.

⁵⁹*Ibid*

⁶⁰Dalam Pasal 1320 KUH Perdata diatur mengenai syarat sah perjanjian. Berdasarkan Pasal tersebut sebuah perjanjian haruslah memenuhi empat syarat yaitu: adanya kesepakatan antar para pihak yang mengikatkan diri dalam perjanjian tersebut cakap untuk membuat suatu perikatan hal tertentu (artinya hal yang diperjanjikan haruslah jelas)/klausa yang halal

kandung nilai komersil tertentu. Hal yang kedua adalah adanya unsur asing atau *foreign element*.

B. Dasar Hukum Kontrak Dagang Internasional

Berbicara mengenai dasar hukum atau yang menjadi landasan yuridis dari hukum kontrak internasional sesungguhnya cukup luas. Apabila disederhanakan dapat dibagi menjadi dua yaitu *soft law* dan *hard law*. Untuk memahami apa yang dimaksud dengan *soft law* dan *hard law* dapat dipahami secara sederhana. *hard law* biasanya diartikan sebagai suatu perjanjian yang memiliki kekuatan mengikat secara hukum, berbeda dengan *hard law*, kekuatan mengikat dari *soft law* hanya mengikat secara moral. Untuk memudahkan identifikasi antara perjanjian yang bersifat *hard law* dengan *soft law*, secara sederhana biasanya dapat dikenali dari penggunaan nama perjanjian itu. *Hard law* umumnya akan menggunakan istilah konvensi, kovenan, protokol, dan *treaty*, sedangkan *soft law* menggunakan istilah deklarasi, rekomendasi, serta rencana aksi (*action of plan*).⁶¹

1. Hard Law

Diantara beberapa yang termasuk dalam *hard law* dan menjadi sumber hukum kontrak dagang internasional adalah:⁶²

a. UN Convention on International Sales of Goods 1980.

Pengaturan mengenai jual beli dalam UN Convention on International Sales of Goods tahun 1980 dapat dikatakan komprehensif. Konvensi ini merupakan deskripsi dari

⁶¹Fuat Albayumi, *Soft Law Sebagai Sebuah Strategi: Studi Kasus Piagam ASEAN (ASEAN CHARTER) SOFT LAW*, Spektrum, Jurnal Ilmu Politik Hubungan Internasional Vol. 12, No. 2, Juli 2012.

⁶²Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Perkembangan Hukum Dagang Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2012, hlm. 6-23.

harmonisasi berbagai sistem hukum yang berbeda. Hak dan kewajiban para pihak dalam jual beli barang internasional coba dirumuskan dalam konvensi ini secara transparan. Hingga tahun 2011 tercatat sudah 77 negara yang meratifikasi konvensi ini. Banyak kajian yang dapat ditemukan berkaitan dengan konvensi ini. Bahkan tercatat kurang lebih ada 2500 kasus yang telah terjadi terkait dengan konvensi ini. Kontribusi Konvensi ini bagi unifikasi hukum dagang internasional sangat signifikan⁶³

- b. *Convention on The Law Applicable to Contracts of International Sales of Goods 1986.*

Ketentuan-ketentuan pokok dari Konvensi mencakup: ruang lingkup berlakunya konvensi; hukum yang berlaku; ketentuan umum. Mengenai hukum yang berlaku (*applicable law*), terdiri dari ketentuan tentang cara penetapan hukum yang berlaku (*determination of the applicable law*) serta ruang lingkup hukum yang berlaku (*scope of the applicable law*).

- c. *Convention on the Law Applicable to Agency 1978.*

- d. *International Convention on Travel Contract 1970.*

- e. *Convention Relating to a Uniform Law on The International Sales of Goods 1964.*

Terdiri dari 2 buah Konvensi, masing-masing: *Convention relating to a Uniform Law on the International Sales of Goods (ULIS)*; dan *Convention relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for International Sales of Goods (ULF)*. ULIS dan ULF berupaya memperbaiki konvensi sebelumnya, yaitu *Convention on the Law Applicable to International Sales of Goods*.

⁶³Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Perkembangan Hukum Dagang Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2012, hlm. 6.

ULIS terdiri dari 15 pasal yang mengatur, antara lain: kewajiban masing-masing negara pihak dalam konvensi ini untuk menginkorporasikan ketentuan konvensi ke dalam sistem hukum nasional masing-masing; memperlakukan negara anggota lainnya sama dalam kaitan pelaksanaan ketentuan konvensi; prosedur penarikan diri dari keanggotaan konvensi; konvensi bersifat terbuka untuk diakses baik oleh negara-negara anggota PBB maupun oleh badan-badan khusus PBB; berlakunya konvensi 6 bulan setelah penyerahan dokumen ratifikasi yang ke 5.

Dalam Annex dari ULIS diatur ketentuan-ketentuan seperti ruang lingkup berlakunya: ketentuan umum; kewajiban penjual untuk menyerahkan barang sesuai dengan tempat dan waktu yang telah ditetapkan, kewajiban mengganti rugi dalam hal wanprestasi, kewajiban menyerahkan barang sesuai dengan kualitas, kewajiban penerahan dokumen, dan lain-lain; kewajiban pembeli untuk melakukan pembayaran sesuai dengan waktu dan tempat yang ditetapkan, menerima penyerahan barang; ketentuan bersama terkait kewajiban penjual maupun pembeli (*provisions common to the Obligations of the Seller and of the Buyer*); ketentuan tentang pengalihan risiko (*passing the risk*). ULF Terdiri 13 pasal dengan 2 annex. Ketentuan-ketentuan dari annex 1 memuat tentang ruang lingkup berlakunya Konvensi; Ketentuan tentang belakunya praktek dan kebiasaan dalam perdagangan; tidak ada kewajiban untuk mengikuti bentuk tertentu dari kontrak; keharusan bahwa penawaran harus tertentu dan memadai (*sufficiently definite*); sifat penerimaan dan cara pengkomunikasiannya; status formation of contract dalam hal kematian atau ketidakmampuan pihak.

- f. *Convention on the Law Applicable to International Sales of Goods 1955.*

Ruang lingkupnya ditegaskan bahwa konvensi ini hanya berlaku untuk jual beli barang dan tidak dapat diterapkan untuk jual beli saham, jual beli kapal laut atau pesawat udara, atau jual beli atas perintah pengadilan. Mengenai hukum yang berlaku adalah hukum nasional dari salah satu pihak yang bertransaksi sebagaimana disepakati dalam kontrak. Dengan pertimbangan kebijakan publik (*public policy*) penerapan ketentuan hukum dapat dikecualikan.

- g. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.*

Ruang lingkup berlakunya Konvensi adalah kepada setiap bentuk pengangkutan, baik pengangkutan manusia, bagasi, cargo oleh pesawat udara secara berbayar dan bahkan berlaku bagi penerbangan yang tidak berbayar (*gratuitous carriage*) yang dilakukan oleh jasa angkutan udara. Ketentuan Konvensi juga hanya berlaku untuk kegiatan penerbangan internasional, dan karenanya tidak berlaku bagi penerbangan domestik. Meskipun demikian, beberapa negara berupaya untuk menerapkan ketentuan Konvensi Montreal bagi pengangkutan domestiknya.

- h. *UN Convention on the Use of E-Communication in International Contract 2005.*

Ketentuan Konvensi terdiri dari 4 Bagian (Chapter), masing-masing mengatur tentang: ruang lingkup berlakunya (*sphere of application*); ketentuan umum (*general provisions*); Penggunaan komunikasi elektronik dalam kontrak internasional (*use of electronic communication in international contracts*); dan ketentuan penutup (*final provisions*).

- i. Convention on International Interest in Mobile Equipment 2001.

Problema yang ingin diselesaikan oleh Konvensi adalah: kebutuhan untuk menjamin pembiayaan wahana bergerak yang bernilai tinggi; menetapkan hukum yang berlaku, yang biasanya terkait dengan keberadaan wahana (*equipment*) tersebut; pengakuan eksistensi dan daya berlaku bagi hak-hak tersebut, yang tergantung kepada ketentuan hukum nasional; menjawab ketidakpastian mengenai kaidah hukum yang menimbulkan kesulitan dalam pembiayaan yang meyebabkan biaya tinggi.

- j. UN Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) 1978.

Konvensi ini terdiri dari beberapa bagian (*parts*), yang mengatur tentang: ketentuan umum (*general provisions*); tanggung jawab pengangkut (*liability of the carrier*); tanggung jawab shipper (*liability of the shipper*); dokumen transportasi (transport documents); claims and actions; ketentuan pelengkap (*supplement provision*) Ketentuan umum memuat aturan tentang berbagai definisi yang digunakan (misalnya: *carrier; actual carrier; shipper; consignee; goods; contract of carriage by sea; bill of lading; writing*)

- k. UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (the Rotterdam Rules) 2008

Konvensi ini dibagi atas beberapa Bab, yaitu: ketentuan umum (*general provisions*); ruang lingkup penerapan (*scope of application*); rekaman pengangkutan secara elektronik (*electronic transport records*); kewajiban pengangkut (*obligations of the carrier*); tanggung jawab pengangkut dalam hal kehilangan;

kerusakan dan keterlambatan (*liability of the carrier for loss, damage or delay*); ketentuan-ketentuan tambahan tentang tahapan-tahapan khusus dalam pengangkutan; tanggung jawab shipper terhadap carrier; dokumen transport dan rekaman transport secara elektronik; penyerahan barang (*delivery of goods*); hak-hak pihak pengendali (*rights of the controlling party*); pengalihan hak (*transfer of rights*); batas pertanggungjawaban (*limits of liability*); waktu mengajukan gugatan (*time for suit*); yurisdiksi; arbitrase; keabsahan persyaratan-persyaratan kontraktual; hal-hal yang tidak diatur oleh ketentuan Konvensi.

2. Soft Law

Diantara beberapa yang termasuk dalam soft law dan menjadi sumber hukum kontrak dagang internasional adalah:⁶⁴

- a. UNIDROIT Principles of International Commercial Contract 2010.

UNIDROIT Principles of International Contract 2010 terdiri dari 11 Bab, masing-masing tentang: Ketentuan Umum (general Provisions); Pembentukan (Formation); Kewenangan Agen (Authority of Agent); Illegality: Penafsiran (Interpretation); Isi (Content); Prestasi (Performance); Wanprestasi (Non-Performance); Set-off; Pengalihan hak, kewajiban dan kontrak (Assignment of Rights, obligations and Contracts); Pembatasan Waktu (Limitation Period); the Plurality of Obligors and Obligees).

- b. Uniform Rules on Contract Clauses for an Agreed Sum upon Failure of Performance 1983.

⁶⁴*Ibid*, hlm. 23-31.

- c. Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM), 1999.
Uniform Rules ini juga mengatur tentang kontrak pengangkutan 93. Dalam pengangkutan menggunakan kereta, pengangkut bertanggung jawab atas hilangnya atau rusaknya, bagian sebagian maupun keseluruhan, terhadap barang yang diangkut.
- d. UNCITRAL Legal Guide on Drawing Up International Contracts for the Construction of Industrial Works.
Legal Guide ini disusun untuk membantu para pihak dalam merundingkan dan merumuskan kontrak-kontrak internasional di bidang konstruksi dengan mengidentifikasi masalah-masalah hukum yang terkait dengan kontrak tersebut, membahas pendekatan-pendekatan yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan, dan bilamana diperlukan, untuk mengajukan solusi yang diharapkan dapat diinkorporasikan oleh para pihak dalam kontrak.
- e. Promoting Confidence in E-Commerce: Legal Issues on International Use of Electronic Authentication and Signature Method 2007.
- f. UNCITRAL Model Law on Electronic Signature with Guide to Enactment 2001.
Model Law ini berlaku bagi tanda tangan elektronik yang digunakan dalam konteks kegiatan komersial. Tanda tangan elektronik didefinisikan sebagai data dalam wujud elektronik, yang melekat pada atau secara logika dapat diasosiasikan dengan pesan data (*data message*), yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi penandatanganan terkait dengan pesan

data tersebut serta yang mengindikasikan persetujuan dari penandatanganan terhadap informasi yang terkandung dalam pesan data tersebut.

- g. UNCITRAL Model Law on E-Commerce of 1996 with Guide to Enactment, with additional Article 5 bis as Adopted in 1998.

Model Law ini juga mengatur tentang kegiatan e-commerce pada bidang (area) tertentu. Misalnya, terkait dengan kontrak pengangkutan barang (*carriage of goods*) 109, termasuk dalam penggunaan data elektronik pada dokumen-dokumen transportasi.

- h. UCP 600 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit).

UCP merupakan sumber acuan utama bagi seluruh negarane-negara di duniadi dalam pelaksanaan transaksi perdagangan, khususnya dalam penggunaan Letter of Credit (L/C). UCP 600 merupakan revisi dari UCP 500. UCP 600 bersifat Lex Spesialis.

- i. Incoterms 2010.

Incoterms telah digunakan secara luas sejak 1936 dalam berbagai transaksi perdagangan internasional. Incoterms adalah istilah-istilah komersial internasional (*international commercial terms*) yang digunakan dalam dunia usaha untuk memperjelas pelaksanaan kewajiban dari masing-masing pihak pada suatu kontrak. Dalam perkembangannya, dimasukkan pula istilah-istilah baru sehubungan dengan perkembangan perdagangan internasional dengan menggunakan sarana elektronik, termasuk data elektronik.

- j. ICC Model Contracts and Clauses
- k. ICC E-Terms 2004
- l. ICC Guide to E-Contracting

C. Perkembangan Bentuk Hukum Kontrak Perdagangan Internasional

Bentuk hukum kontrak perdagangan internasional bermacam-macam. Beberapa bentuk kontrak perdagangan internasional pun juga mengalami perkembangan. Adapun beberapa perkembangan kontrak dagang internasional adalah sebagai berikut:⁶⁵

1. Kontrak Komersial Internasional Secara Umum

Sebagai cerminan hasil dari unifikasi dan harmonisasi dari berbagai sistem hukum yang berbeda, kontrak komersial internasional pada akhirnya mendorong masyarakat internasional untuk sadar bahwa melembagakan ketentuan-ketentuan lebih seragam mengenai peraturan-peraturan terkait dengan transaksi komersial internasional dan dituangkan dalam sebuah kontrak adalah hal yang penting. Oleh karena itu perumusan mengenai ketentuan-ketentuan, prinsip-prinsip, maupun terminologi yang telah dikembangkan dalam ranah kontrak komersial internasional sehingga menjadi aturan yang jelas bagi para pihak harus dilakukan

Saat ini dalam hal UNIDROIT Principles of International Commercial Contract 2010, prinsip-prinsip kontrak komersial internasional yang hanya dituangkan dalam bentuk *soft law* sudah banyak diikuti oleh negara-negara besar maupun kecil. Hal ini dirasa penting karena berkaitan dengan jaminan kepastian, kesamaan kedudukan, maupun keadilan bagi para pihak. Sebagai

⁶⁵ *Ibid*, hlm. 39-43.

contoh saat ini Cina, Rusia, bahkan negara sekelas Amerika Serikat telah menjadikan UNIDROIT Principles of International Commercial Contract sebagai dasar bagi pengembangan ketentuan hukum kontraknya. Selain itu prinsip-prinsip ini juga dijadikan pedoman dalam berbagai transaksi internasional lainnya baik dalam bidang transaksi jasa, pengangkutan dan keuangan, serta dalam bidang jual beli barang.

2. Kontrak Elektronik

Penggunaan sarana elektronik (*e-commerce*) saat ini semakin banyak digandrungi oleh masyarakat. Hal ini tidak lepas dari perkembangan perdagangan, investasi dan keuangan yang bersifat internasional. Perkembangan tersebut juga berdampak pada perkembangan kontrak elektronik yang mendorong untuk mencermati aspek hukum kontraktual mengenai hal tersebut.

Atas dasar hal di atas lembaga-lembaga internasional menunjang pengembangan *e-commerce*. Hal ini sebagaimana yang telah dilakukan oleh UNICITRAL yang memprakarsai pengembangan berbagai instrument internasional seperti *1996 Model Law on E-Commerce*; *1985 Recommendation on Legal Value of Electronic Records*; *2001 Model Law on Electronic Signature*; serta *2005 UN Electronic Communications*.

3. Kontrak Jual Beli Internasional

Berbicara mengenai kontrak jual beli internasional penting untuk memperhatikan mengenai kesesuaian antara hukum kontrak nasional yang mengatur mengenai kegiatan perniagaan atau perdagangan internasional dengan aturan-aturan internasional. Oleh karena itu CISG beserta aturan-aturan lain yang melengkapinya juga harus ikut dicermati, khususnya dalam pengembangan aturan hukum nasional. Hal ini sejalan dengan perkembangan yang terjadi

dalam ranah perdagangan internasional baik barang maupun jasa yang memerlukan aturan hukum yang komprehensif termasuk dalam bidang kontrak.

4. Kontrak Konstruksi

Hal yang juga ikut mengalami perkembangan adalah pembangunan berbagai sektor. Sebagai akibat dari perkembangan tersebut, kontrak-kontrak mengenai konstruksi juga mengalami perkembangan. Pembangunan infrastruktur serta pengoperasiannya memerlukan waktu yang panjang sehingga hal ini juga berdampak pada munculnya kebiasaan-kebiasaan baru dalam kontrak-kontrak konstruksi. Perkembangan juga terjadi pada standarisasi kontrak-kontrak konstruksi yang berkembang tidak hanya pada skala nasional akan tetapi saat ini juga berkembang pada skala internasional. Oleh karena itu perlu adanya modernisasi terhadap hukum kontrak konstruksi khususnya di Indonesia. Hal ini guna mengakomodir kepentingan para pihak dalam kontrak.

5. Kontrak Pengangkutan

Sarana pengangkutan merupakan hal yang penting. Terlebih saat ini arah dan pengembangan globalisasi semuanya membutuhkan pengangkutan baik itu darat, laut, maupun udara. Hal tersebut juga akan berpengaruh terhadap jam terbang pengangkutan. Berdasarkan latar belakang ini perlu kiranya diatur mengenai aturan yang seragam guna menjamin kepentingan seluruh pihak (penumpang, pengangkut, pihak-pihak lain yang terikat, nasabah, ataupun pihak ketiga. Atas dasar hal tersebut pula saat ini pengaturan mengenai pengangkutan telah banyak diakomodir melalui instrument internasional yang terkait. Hal ini menggambarkan bagaimana perkembangan dari peraturan mengenai kontrak pengangkutan. Berdasarkan hal tersebut per-

kembangan instrumen internasional yang mengatur mengenai kontrak pengangkutan juga perlu diiringi dengan penyesuaian dari kontrak nasional pada bidang pengangkutan.

6. Kontrak Infrastruktur

Infrastruktur merupakan salah satu kunci penting dalam upaya percepatan pertumbuhan ekonomi serta peningkatan daya saing ekonomi nasional. Termasuk juga peningkatan daya saing investasi. Oleh karena itu infrastruktur yang memadai sangat diperlukan guna mewujudkan hal tersebut.

Menjadi masalah karena pemerintah memiliki keterbatasan anggaran untuk pendanaan pembangunan infrastruktur. Salah satu jalan keluar yang dapat dilakukan adalah dengan mengadakan kerjasama dengan sektor swasta melalui berbagai skema seperti *public-private*, skema kerjasama pemanfaatan barang milik negara dan barang milik daerah. Seperti halnya kontrak-kontrak lainnya, tentunya kerjasama ini memerlukan kontrak yang berisi mengenai hak dan kewajiban para pihak. Untuk itu pengembangan kontrak-kontrak infrastruktur yang tidak hanya bertumpu pada kepentingan nasional akan tetapi juga standar internasional sangat dibutuhkan.

Untuk itu guna memenuhi standar internasional kita dapat melihat UNICITRAL *Legislative Guide on Privately Financed Infrastructure Project* tahun 2000 dan *Model Legislative Provisions on Privately Financed Instrumen Projects 2003* yang dapat digunakan sebagai acuan dalam pembuatan kontrak infrastruktur.

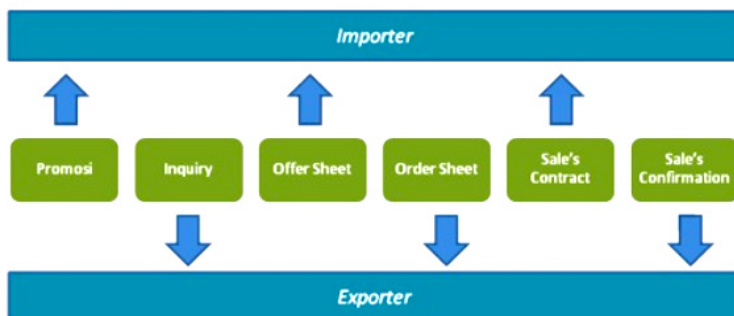
D. Tahap dalam Proses Transaksi Perdagangan Ekspor

Secara umum kegiatan ekspor terdiri dari empat tahapan utama. Empat tahapan utama tersebut adalah *sales contract process*,

L/C Opening Process, cargo shipment process, dan shipping document negotiation process. Adapun penjelasan dari setiap tahapan tersebut adalah sebagai berikut:⁶⁶

1. Sales Contract Process

Sales contract adalah dokumen/surat persetujuan antara penjual dan pembeli yang merupakan follow-up dari purchase order yang diminta importer. Isinya mengenai syarat-syarat pembayaran barang yang akan dijual, seperti harga, mutu, jumlah, cara pengangkutan, pembayaran asuransi dan sebagainya. Kontrak ini merupakan dasar bagi pembeli untuk mengisi aplikasi pembukaan L/C kepada Bank.



a. Promosi

Kegiatan promosi komoditas yang akan diekspor melalui media promosi seperti iklan di media elektronik, majalah, Koran, pameran dagang atau melalui badan/lembaga yang berhubungan dengan kegiatan promosi ekspor seperti Ditjen PEN, Kamar Dagang dan Industri, Atase perdagangan dan lain sebagainya.

⁶⁶http://djpen.kemendag.go.id/app_frontend/contents/93-empat-tahapan-utama-dalam-ekspor-menggunakan-l-c

b. Inquiry

Pengiriman surat permintaan suatu komoditas tertentu oleh Importir kepada eksportir (*letter of inquiry*). Biasanya berisi deskripsi barang, mutu, harga dan waktu pengiriman.

c. Offer Sheet

Permintaan Importir akan ditanggapi melalui offer sheet yang dikirimkan eksportir. Offer sheet ini berisikan keterangan sesuai permintaan Importir mengenai deskripsi barang, mutu, harga dan waktu pengiriman. Selain itu pada offer sheet ini biasanya ditambahkan tentang ketentuan pembayaran dan pengiriman sample/brochure.

d. Order Sheet

Setelah mendapatkan penawaran dari eksportir dan mempelajarinya, jika setuju maka Importir akan mengirimkan surat pesanan dalam bentuk order sheet (purchase order) kepada eksportir.

e. Sale's Contract

Sesuai dengan data dari order sheet maka selanjutnya eksportir akan menyiapkan surat kontrak jual beli (*sale's contract*) yang ditambah dengan keterangan *force majeure clause* dan *inspection clause*. Sales contract ini ditandatangani oleh eksportir dan dikirimkan sebanyak dua rangkap kepada Importir.

f. Sale's Confirmation

Sales contract akan dipelajari oleh Importir, apabila Importir setuju maka sales contract tersebut akan ditandatangani oleh Importir untuk kemudian dikembalikan kepada eksportir

sebagai sales confirmation. Sedangkan satu copy lain dari sales contract ini akan disimpan oleh Importir.

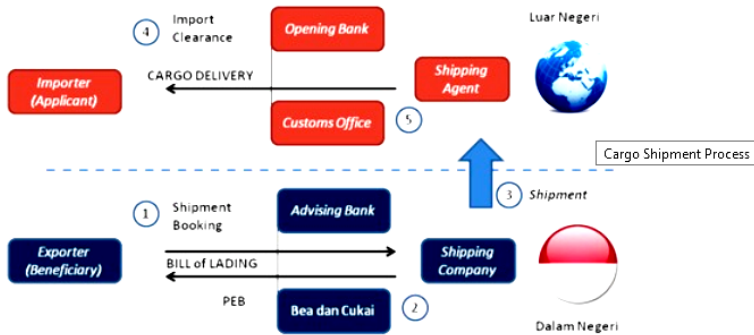
2. L/C Opening Process

Letter of Credit (L/C) adalah Jaminan dari bank penerbit kepada eksportir sesuai dengan instruksi dari importer untuk melakukan pembayaran sejumlah tertentu dengan jangka waktu tertentu atas dasar penyerahan dokumen yang diminta importer.

Proses pembukaan L/C tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Importir akan meminta *Opening Bank* (Bank Devisa) untuk membuka *Letter of Credit* sebagai jaminan dan dana yang akan digunakan untuk melakukan pembayaran kepada Eksportir sesuai dengan kesepakatan pada *sales contract*. L/C yang dibuka adalah untuk dan atas nama eksportir atau orang atau badan lain yang ditunjuk eksportir sesuai dengan syarat pembayaran pada *sales contract*.
- 2) *Opening bank* akan melakukan pembukaan L/C melalui bank korespondennya di Negara Eksportir, dalam hal ini adalah *advising Bank*. Proses pembukaan L/C ini dilakukan melalui media elektronik, sedangkan penegasan dalam bentuk tertulisnya akan dituangkan dalam L/C *confirmation* yang diteruskan dari *opening Bank* kepada *advising Bank* untuk disampaikan kepada eksportir.
- 3) *Advising Bank* akan memeriksa keabsahan pembukaan L/C dari *opening Bank*, dan apabila sesuai *advising Bank* akan mengirimkan surat pengantar (L/C *advice*) kepada Eksportir yang berhak menerima. Jika *advising Bank* diminta juga oleh *opening Bank* untuk menjamin pembayaran atas L/C tersebut, maka *advising Bank* disebut juga sebagai *confirming bank*.

3. Cargo shipment process



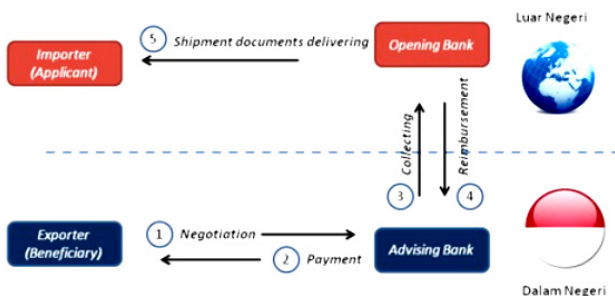
Output penting dari proses ini adalah dokumen pengapalan yang merupakan bukti bahwa eksportir telah mengirimkan barang yang dipesan Importir sesuai dengan persyaratan yang tercantum dalam L/C:

Tahapan *cargo shipment process* adalah sebagai berikut:

- 1) Eksportir akan menerima L/C advice sebagai acuan untuk mengirimkan barang dan saat ini eksportir akan melakukan shipment booking kepada shipping company sesuai dengan term yang disebutkan dalam sales contract. Setelah itu eksportir harus mengurus kewajiban Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB) di Bea Cukai di pelabuhan muat. Serta hal lain seperti pembayaran pajak ekspor (PE) dan Pajak Ekspor Tambahan (PET) di advising bank.
- 2) Shipping Company akan memuat barang dan menyerahkan bukti penerimaan barang, kontrak angkutan, bukti kepemilikan barang (*bill of lading*) serta dokumen pengapalan lainnya jika ada kepada eksportir, kemudian eksportir akan mengirimkannya kepada advising Bank untuk dikirimkan ke opening bank.

- 3) Shipping Company akan mengangkut barang tersebut ke pelabuhan tujuan yang disebutkan dalam Bill of Lading (B/L).
- 4) Importir akan menerima dokumen pengapalan jika kewajiban pembayaran kepada opening bank sudah dilakukan. Selanjutnya dokumen pengapalan ini digunakan untuk mengurus *import clearance* dengan pihak bea cukai di pelabuhan dan untuk mengambil muatan di *shipping company* yang memuat barang yang dipesan.
- 5) Shipping Agent akan menyerahkan barang kepada Importir jika biaya jasa.

4. *Shipping Document Negotiation Process*



Proses ini adalah proses penguangan dokumen pengapalan bagi eksportir dan merupakan proses untuk *claim* barang yang telah dibayar bagi Importir.

- 1) Setelah menerima B/L dari *shipping Company*, Eksportir akan menyiapkan semua keperluan dokumen lain yang diisyaratkan dalam L/C seperti *Invoice*, *packing list*, sertifikasi mutu, Surat Keterangan Negara Asal (SKA) dan lain sebagainya. Semua dokumen tersebut akan diserahkan kepada *negotiating Bank*,

dalam hal ini *advising bank*, yang ditentukan dalam L/C untuk memperoleh pembayaran atas L/C.

- 2) *Negotiating bank* akan memeriksa kelengkapan dan keakuratan dokumen pengapalan yang dikirimkan eksportir, jika cocok dengan yang diisyaratkan L/C maka *negotiating bank* akan melakukan pembayaran sesuai tagihan eksportir dari dana L/C yang tersedia.
- 3) *Negotiating bank* akan mengirimkan dokumen pengapalan kepada *opening bank* untuk mendapatkan *reimbursement* atas pembayaran yang dia lakukan kepada Eksportir.
- 4) *Opening bank*, akan memeriksa kelengkapan dan keakuratan dokumen pengapalan, jika cocok dengan yang diisyaratkan L/C maka *opening bank* akan memberikan pelunasan pembayaran (*reimbursement*) kepada *negotiating bank*.
- 5) *Opening bank* selanjutnya memberitahukan penerimaan dokumen pengapalan kepada Importir. Importir akan menyelesaikan pelunasan dokumen itu untuk mendapatkan dokumen pengapalan yang berfungsi untuk mengambil barang pesanan dari *shipping agent* dan bea cukai setempat.

E. Peran Organisasi Internasional Bagi Perkembangan Kontrak Dagang Internasional

1. The United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)

UNCITRAL dibentuk oleh Majelis Umum PBB pada 1966. Sebagai badan hukum utama (*core legal body*) dari PBB di bidang Hukum Perdagangan Internasional, mandat dari UNCITRAL adalah untuk lebih memajukan harmonisasi dan unifikasi ke-

tentuan-ketentuan hukum di bidang perdagangan internasional. Pembentukan UNCITRAL didasari atas pertimbangan adanya disparitas dari berbagai aturan hukum nasional yang mengatur kegiatan perdagangan internasional akan menciptakan hambatan bagi arus perdagangan internasional, selain itu diharapkan agar UNCITRAL sebagai badan PBB dapat memainkan peranan yang lebih aktif dalam mengurangi atau menyingkirkan hambatan tersebut.

Produk-produk yang dihasilkan oleh UNCITRAL berbentuk Konvensi, Model Law, serta Legislative Guides. Perkembangan terakhir menunjukkan bahwa penekanannya lebih kepada soft law dibandingkan dengan hard law. Pertanyaannya adalah apakah soft law yang dihasilkan sejalan dengan misi UNCITRAL. Beberapa Konvensi maupun Model Law yang dihasilkan oleh UNCITRAL, antara lain:

- a. UN Convention of the International Sales of Goods (CISG);
- b. UN Convention on Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules);
- c. UNCITRAL Arbitration Rules; Model Law on Arbitration;
- d. Model Law on E Commerce.

UNCITRAL juga memprakarsai serta organisasi internasional yang senantiasa di depan dalam melaksanakan pekerjaan-pekerjaan tentang isu-isu hukum yang terkait dengan transaksi elektronik. UNCITRAL merupakan repository of ahli-ahli internasional atas permasalahan-permasalahan tentang *e-commerce*.

2. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

UNCTAD dibentuk pada 1964 untuk menjawab persoalan ketidakseimbangan dan asimetri dalam perekonomian global, khususnya dalam sistem perdagangan yang menghambat upaya

negara-negara berkembang untuk mengembangkan jalur pertumbuhan dan pembangunan yang seimbang. Untuk mencapai hal itu UNCTAD harus berhadapan dengan monopoli pemikiran ekonomi yang mendominasi berbagai diskusi pada tataran internasional yang selama ini mengabaikan atau memarjinalkan kebutuhan spesifik dan kepentingan negara-negara berkembang.

Sebagai hasilnya, sejak awal kegiatan rigorous dan riset independen telah menjadi jantung dari program kerja UNCTAD. Tanpa hal itu, upaya untuk membangun suatu konsensus guna mendukung perekonomian global yang lebih seimbang serta sarana bagi program bantuan teknis yang bersifat melengkapi akan kehilangan landasan kepentingannya. Upaya-upaya tersebut diterjemahkan dalam serangkaian inisiatif-inisiatif besar pada level internasional selama dekade 60-an dan 70-an, dari target bantuan sebesar 0,7% dari GDP sampai dengan ajakan untuk meringankan beban hutang, dan bahkan pengembangan General System of trade Preference (GTSP).

Setelah 48 tahun sejak berdirinya, UNCTAD telah berkembang dari forum negosiasi (pada 20 tahun pertama) menjadi suatu think tank bagi pembangunan, dan Trade Development Report (TDR) telah menjadi outlet utamanya. Dalam mempresentasikan hasil-hasil dari analisis kebijakan Sekretariat UNCTAD, maka TDR telah menjadi, baik sebagai dokumen bagi perdebatan diantara lembaga-lembaga antar pemerintah, maupun terutama pada UNCTAD's Trade and Development Board, serta sebagai publikasi yang ditujukan bagi khalayak yang lebih luas.

Suatu riset dan analisis kebijakan dari perspektif pembangunan dari suatu lembaga seperti PBB, dipandang merupakan hal yang esensial, dalam hal ketiadaan suatu institusi pada level global yang mencerminkan keprihatinan khusus negara-negara berkembang. Dalam

meluncurkan serangkaian TDR pada 1981, UNCTAD menempuh suatu pendekatan baru dalam pembahasan tentang tantangan-tantangan dan kebijakan pembangunan dengan meniadakan dikotomi antara masalah ekonomi jangka pendek dengan masalah ekonomi jangka panjang yang membentuk ekonomi pembangunan pada era pasca perang dingin. Secara khusus TDR menekankan pada pentingnya lingkungan eksternal bagi pembangunan di negara-negara berkembang.

Di samping hasil-hasil kerja UNCTAD berupa TDR, UNCTAD juga memiliki program kerja tentang perjanjian-perjanjian internasional di bidang investasi (*international investment agreements*). Hal itu dilakukan untuk membantu negara-negara berkembang agar dapat berpartisipasi secara efektif dalam pelembaan aturan-aturan internasional di bidang investasi, baik pada tataran bilateral, regional, maupun multilateral. Program tersebut mencakup seminar peningkatan kapasitas; simposium regional; pelatihan; dialog antar negosiator dengan masyarakat madani; serta penyiapan serangkaian paper atas isu-isu tertentu. Salah satu persoalan yang dikaji adalah masalah penyelesaian sengketa investasi, baik antara negara dengan negara, maupun antara negara dengan investor.

3. UNIDROIT

International Institute for the Unification of Private Law/ Institut International Pour L'Unification Du Droit Prive atau dikenal sebagai UNIDROIT merupakan suatu organisasi antar pemerintah yang bersifat independen yang berpusat di Roma. Tujuan UNIDROIT adalah untuk mempelajari kebutuhan dan metode bagi modernisasi, harmonisasi dan koordinasi hukum privat dan terutama hukum komersial antar negara dan antar kelompok

negara serta untuk memformulasikan instrumen hukum, prinsip-prinsip serta kaidah-kaidah yang uniform untuk mencapai tujuan tersebut.

UNIDROIT dibentuk pada 1926, dan merupakan organ tambahan (*auxiliary organ*) dari Liga Bangsa-Bangsa (League of Nations). Sehubungan dengan bubarnya Liga Bangsa-Bangsa, pada 1940 UNIDROIT dibentuk kembali berdasarkan perjanjian yang bersifat Multilateral.

Keanggotaan UNIDROIT dibatasi pada negara-negara yang mengaksesi Statuta UNIDROIT. Anggota UNIDROIT terdiri dari 63 negara yang mewakili lima (5) benua serta mencerminkan keragaman tradisi hukum, ekonomi dan politik, serta latar belakang kebudayaan.

Struktur UNIDROIT terdiri dari 3 jenjang (*three tiered structure*) yang terdiri dari Sekretariat (*Secretariat*), Dewan Pemerintah (*Governing Council*) dan Majelis Umum. Sekretariat merupakan organ eksekutif UNIDROIT yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program kerja harian. Dikepalai oleh seorang Sekretaris Jenderal yang ditunjuk oleh Dewan Pemerintah (*Governing Council*) berdasarkan nominasi dari Presiden UNIDROIT. Sekretaris jenderal dibantu oleh sebuah tim yang terdiri dari *international civil servants* dan staf pendukung. Dewan Pemerintah bertugas untuk mengawasi semua aspek kebijakan dan sarana yang harus digunakan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam Statuta, melalui program kerja yang dilaksanakan oleh Sekretariat Jenderal. Keanggotaan Dewan Pemerintah terdiri dari Presiden UNIDROIT (sebagai anggota *ex officio*) dan 25 anggota yang dipilih, yang pada umumnya adalah hakim-hakim ternama, praktisi, akademisi, dan pegawai negeri. Majelis Umum (*General Assembly*) merupakan lembaga pengambil keputusan yang ter-

tinggi. Tugasnya menetapkan anggaran tahunan; menyetujui program kerja tiga tahunan; dan memilih Dewan Pemerintah lima tahunan. Keanggotaannya terdiri dari wakil setiap negara anggota. Jabatan Presiden pada Majelis Umum dipilih secara bergilir untuk satu tahun oleh para duta dari masing-masing negara anggota.

Metode kerja UNIDROIT bersifat berjenjang, dari tahapan awal (*preliminary stage*), tahapan negosiasi antar pemerintah (*intergovernmental negotiation stage*), kerjasama dengan organisasi internasional lainnya (misalnya dengan UNCITRAL dan The Hague Conference on Private International Law), sampai dengan tahapan jaringan korespondensi (*network of correspondents*).

Beberapa kegiatan legislatif yang sedang dilaksanakan, antara lain:

- a. Principles of international commercial contracts;
- b. Netting of financial instruments;
- c. Principles and rules capable of enhancing trading in securities in emerging markets;
- d. Third party liability for global navigation satellite system (GNSS) services;
- e. Preparation of a new protocol to the Capetown Convention on Matters specific to agricultural, mining, and construction equipment;
- f. Private law and social and economic development; model legislative provisions on State ownership of undiscovered cultural objects.

Di bidang Kontrak Dagang Internasional, kontribusi UNIDROIT sangat besar, antara lain dalam penyusunan instrumen-instrumen hukum sebagai berikut:

- a. 1964 Convention relating to Uniform Law on the Formation of Contract for the International Sales of Goods (the Hague);
- b. 1964 Convention relating to Uniform Law on the International Sales of Goods (the Hague);
- c. 1970 International Convention on the Travel Contract (Brussels);
- d. 1983 Convention on Agency in International Sales of Goods (Geneva);
- e. 2001 Convention on International Interest in Mobile Equipment and Protocol to the Convention on Matters Specific to Aircraft Equipment (Cape Town);
- f. 2007 Luxembourg Protocol on Matters specific to Railway Rolling Stock to the Convention on International Interests in Mobile Equipment;
- g. 2012 Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Space Assets;
- h. Principles of International Commercial Contracts (1994 kemudian diperluas pada tahun 2004 dan terakhir tahun 2010).

4. The International Chamber of Commerce (ICC)

ICC merupakan lembaga internasional yang utama di bidang perdagangan yang memiliki cabang hampir di semua negara. ICC juga sangat aktif dalam mengembangkan aturan-aturan di bidang perdagangan internasional. Beberapa instrumen internasional yang penting sebagai kontribusi ICC meliputi, antara lain: UCP 600 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credit); Incoterms 2010; Dispute Board Rules: ICC Arbitration Rules. Lebih jauh, dalam bidang hukum kontrak, ICC juga telah mengembangkan ICC Model Contract and Clauses, meliputi: *commercial agency; confidentiality; distributorship; force majeure; franchising; legal hand book*

for global sourcing contract; mergers and acquisition; model subcontract; occasional intermediary contract; sale of goods; technology transfer; trademark licensing; turnkey transaction. ICC juga mengembangkan ICC DOCDEX (Documentary Credit Dispute Resolution Expertise) yang menawarkan kepada international bankers maupun *traders* suatu cara penyelesaian sengketa yang cepat dan murah di bidang documentary credit. Beberapa tools untuk e-business juga dikembangkan oleh ICC, seperti: ICC e-terms 2004 dan ICC Guide to e-contracting.

5. The Hague Conference on Private International Law

The Hague Conference on Private International Law sejak 1893 telah menjadi *melting pot* dari berbagai tradisi hukum telah mengembangkan dan melayani berbagai Konvensi yang merespons kebutuhan dalam area-area sebagai berikut:

- a. Perlindungan Internasional terhadap anak, keluarga dan hubungan kebendaan
Terkait masalah penculikan dan adopsi anak; bentuk-bentuk bantuan internasional terhadap anak dan bentuk-bentuk pemeliharaan keluarga; perlindungan terhadap orang dewasa; hubungan antara pasangan dan mantan pasangan; masalah wills, trust dan estates.
- b. Kerjasama hukum dan litigasi internasional.
Meliputi kerjasama internasional di bidang hukum dan administratif tentang appostile, jasa dan pembuktian; yurisdiksi dan pelaksanaan putusan di bidang pilihat peradilan dan project judgment.
- c. Perdagangan dan Pembiayaan Internasional.
Meliputi permasalahan kontrak, sepeerti pilihan hukum dalam

kontrak internasional; torts; securities; trusts; dan pengakuan perusahaan.

F. Isu-Isu Khusus dalam Kontrak Dagang Internasional

1. Asas-Asas Hukum Kontrak Komersial

a. Kebebasan Berkontrak (*Freedom of Contract*)

Salah satu asas dalam hukum kontrak komersial adalah asas kebebasan berkontrak atau dikenal dengan asas Party Autonomy. Asas ini mempunyai pengertian bahwa para pihak dalam suatu kontrak mempunyai kebebasan untuk menyepakati syarat-syarat kontrak tanpa adanya unsur paksaan, pengaruh, atau penipuan. Pada era modern pelaksanaan asas kebebasan berkontrak tidak bersifat mutlak, karena dibatasi oleh asas keseimbangan para pihak.

b. Pengakuan atas Kebiasaan dan Praktek Perdagangan Internasional

Dalam UNIDROIT Principles of International Commercial Contract 2010, kebiasaan dan praktek perdagangan diakui dalam berkontrak. Hal ini dapat dipahami mengingat aturan dagang internasional merupakan hukumnya para pedagang atau *law among merchants* atau *lex mercatoria*, sehingga kebiasaan-kebiasaan dan praktek yang berlaku dan diakui dalam kegiatan perdagangan internasional juga diakui dalam berkontrak.

c. Asas Itikad Baik dan Transaksi Jujur (*Good Faith and Fair Dealing*)

Asas itikad baik dan transaksi jujur juga merupakan asas penting dalam kontrak komersial karena bersifat melindungi pihak yang beritikad baik dalam hubungan kontraktual.

- d. Asas dapat dibatalkannya Kontrak dalam hal terjadi Kesenjangan yang sangat lebar antara Hak-Hak dan Kewajiban Para Pihak (*Gross Disparity*)

Meskipun dalam kontrak para pihak diberikan kebebasan untuk menentukan syarat-syarat kontraktual diantara mereka, namun hal itu tidak dapat dilakukan sedemikian rupa sehingga menciptakan hak dan kewajiban yang tidak seimbang diantara para pihak. Oleh karena itu maka considerations dalam hubungan kontraktual yang bersifat komersial haruslah seimbang atau setimpal.

2. Pembentukan Kontrak

- a. Offer (penawaran) merupakan salah satu unsur dalam pembentukan kontrak (*contract formation*). Ada beberapa persyaratan yang harus dipenuhi dalam suatu penawaran, yaitu: batasan penawaran; penarikan penawaran; pencabutan penawaran.
- b. Acceptance (penerimaan) adalah suatu bentuk penerimaan atas semua syarat kontraktual yang dikomunikasikan oleh offeree (pihak yang mendapatkan penawaran) kepada offeror (pihak yang melakukan penawaran). Cara pengkomunikasian penerimaan dapat dilakukan dengan beberapa cara, dari komunikasi secara lisan, melalui surat, melalui telex, telepon, fax, sampai dengan melalui e-mail.
- c. Considerations
Considerations adalah hak-hak dan kewajiban yang dipertukarkan oleh para pihak dalam suatu hubungan kontraktual. Dalam suatu kontrak komersial adanya considerations merupakan persyaratan mutlak, tanpa adanya considerations, maka kontrak tidak memiliki arti bagi para pihak atau salah satu

pihak. Considerations haruslah seimbang satu sama lain, atau bersifat tit for tat, quid pro quo atau something for something. Minimal seimbang secara hukum, meskipun tidak harus sama.

d. Intention to create legal relationship

Salah satu unsur yang sangat penting terhadap eksistensi kontrak adalah adanya kehendak timbal balik untuk menciptakan hubungan hukum diantara para pihak, dimana para pihak menyatakan kesediaan untuk mengikatkan diri atas hak-hak dan kewajiban tertentu yang disepakati bersama.

3. Isi Kontrak

a. Terms & Conditions

Merupakan persyaratan dalam kontrak yang berisi hak dan kewajiban para pihak yang apabila dilanggar akan menimbulkan akibat hukum bagi para pihak. Persyaratan kontraktual tersebut dapat dinyatakan secara tersurat, tersirat maupun yang tercermin dalam perilaku para pihak.

b. Mere Representation

Merupakan pernyataan biasa yang apabila tidak terbukti tidak menimbulkan akibat hukum, dalam arti tidak dianggap sebagai pelanggaran kontrak (*breach of contract*). Contoh dari representation misalnya pernyataan harapan atau keinginan.

4. Pelaksanaan Kontrak

a. Doktrin De Minimis Non Curat Lex

Inti dari doktrin adalah bahwa ketentuan kontrak harus dilaksanakan sesuai dengan apa yang dirumuskan dalam kontrak, tanpa perkecualian. Artinya ketentuan kontrak harus dilaksanakan sepenuhnya (*full performance*).

- b. Pengecualian atas Doktrin De Minimis non curat Lex
Dalam praktek terdapat beberapa pengecualian dalam penerapan doktrin ini.
- c. Partial Performance
Partial performance adalah pemenuhan sebagian prestasi sesuai dengan kontrak, dimana terhadap pemenuhan sebagian prestasi yang telah dilaksanakan dengan itikad baik akan memberikan hak kepada pihak yang melakukannya sebagian atas pembayaran yang menjadi haknya.

5. Penafsiran Kontrak

- a. *Parol evidence rule*
Parol evidence rule mendasarkan pada pandangan bahwa penafsiran kontrak hanya dibatasi pada apa yang tercantum dalam kontrak, dengan demikian bukti-bukti lain selain yang ada dalam kontrak tidak dapat diakui.
- b. *Contra Preferentum*
Menurut kaedah *contra preferentum*, dalam hal suatu draft kontrak yang kemudian menjadi ketentuan kontrak berasal dari salah satu pihak, maka apabila terdapat perbedaan dalam penafsiran kontrak hakim atau arbiter wajib menafsirkannya bukan berdasarkan penafsiran oleh pihak yang mempersiapkan draft tersebut, namun dari pihak yang lainnya. Doktrin ini dimaksudkan untuk memberi perlindungan terhadap pihak yang tidak mempersiapkan draft dari kemungkinan ketentuan-ketentuan yang bersifat menjebak.

6. Hukum yang Berlaku dan Pilihan Hukum

- a. Penghormatan atas pilihan hukum oleh para pihak
Pada dasarnya para pihak dalam berkontrak dihormati hak

dan kebebasannya untuk menyepakati hukum yang berlaku sebagai bentuk pilihan mereka, sepanjang tidak bertentangan dengan hukum nasional dari salah satu pihak.

- b. Pembatasan atas pilihan hukum oleh para pihak
Meskipun pilihan hukum para pihak dihormati, namun dalam hal-hal tertentu dibatasi, misalnya jika memilih hukum yang bukan negara.
- c. Hukum yang Berlaku dalam hal Para Pihak Tidak Melakukan Pilihan Hukum
Dalam hal para pihak tidak menetapkan pilihan hukum yang disepakati bersama, maka hukum yang berlaku diantara mereka dapat ditetapkan berdasarkan hukum tempat kontrak tersebut dibuat (*lex loci contractus*); hukum yang mencerminkan the most characteristic connection; dan lain-lain.

7. Penyelesaian Sengketa

- a. Penyelesaian melalui lembaga peradilan
Dalam ketentuan kontrak, khususnya ketentuan yang mengatur tentang mekanisme penyelesaian sengketa, para pihak dapat menyepakati penyelesaian sengketa melalui lembaga peradilan tertentu, baik peradilan di salah satu negara dari para pihak dalam kontrak, maupun negara ketiga. Hal ini lazim berlangsung dalam praktek kontrak internasional.
- b. Penyelesaian melalui arbitrase
Jika ketentuan kontrak mengatur mekanisme penyelesaian sengketa melalui arbitrase, maka yang harus diperhatikan dalam ketentuan tersebut adalah sebagai berikut: forum arbitrase; peraturan dan prosedur arbitrase yang berlaku; hukum yang berlaku; bahasa yang digunakan; sifat putusan arbitrase tersebut.

- c. Penyelesaian melalui ADR
Penyelesaian sengketa melalui ADR mempunyai bentuk yang sangat beragam, baik negosiasi (langsung maupun tidak langsung); mediasi; konsiliasi; komisi pencari fakta; jasa baik; board rules; dan lain-lain. Diperlukan pemahaman mengenai berbagai alternatif penyelesaian sengketa tersebut, termasuk segala kelebihan maupun kekurangannya.
- d. Pelaksanaan Putusan Lembaga Peradilan dan Arbitrase Asing
Adanya kepastian tentang pelaksanaan Putusan Pengadilan Asing maupun Arbitrase Asing sangat diperlukan pada kontrak-kontrak dagang (komersial) internasional. Di bidang arbitrase, sudah ada Konvensi yang mengatur mengenai pengakuan dan pelaksanaan putusan arbitrase asing (Convention on Recognition and Enforcement of Arbitra Awards) di mana Indonesia telah menjadi negara pihaknya. Dalam UU No. 30 tahun 1999 mengenai Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa juga diatur tata cara pelaksanaan putusan arbitrase asing.

Terhadap putusan pengadilan asing, pada dasarnya dapat dilaksanakan di negara lain sepanjang dipenuhi persyaratan-persyaratan tertentu, seperti: jelas kewenangan pengadilan yang bersangkutan; putusan diambil secara tidak melawan hukum; ada perjanjian kerjasama timbal balik diantara kedua negara; dan lain-lain.

G. Prospek Perkembangan Kontrak Dagang Internasional di Indonesia

- 1. Pengaturan Nasional Terkait Kontrak Dagang Internasional
Selama ini pengaturan tentang kontrak dagang internasional

tersebar dalam berbagai bentuk peraturan perundang-undangan, baik di dalam ketentuan-ketentuan KUHPerdara, KUHDagang, maupun pada berbagai peraturan perundang-undangan lainnya yang bersifat melengkapi. Keadaan ini menunjukkan bahwa Indonesia menerapkan sistem kodifikasi parsial terbuka. Penerapan sistem kodifikasi parsial terbuka tentu saja memiliki kelebihan maupun kekurangan.

2. Keikutsertaan Indonesia Dalam Pembahasan Perkembangan Kontrak Dagang Internasional

Adalah hal yang agak mengejutkan yang ditemukan dalam penelusuran berbagai instrumen internasional yang terkait dengan kontrak dagang internasional, di mana Indonesia tidak berperan aktif dalam penyusunan berbagai instrumen internasional, baik berupa *hard laws* berupa perjanjian-perjanjian internasional, maupun yang berbentuk *soft laws*. Ketidakikutsertaan Indonesia dalam pengembangan berbagai kontrak dagang internasional tentu saja mempunyai pengaruh terhadap perkembangan hukum nasional yang mengatur kegiatan perdagangan internasional. Satu hal yang nyata adalah tidak berkembangnya prinsip maupun aturan hukum nasional karena masih mengacu kepada peraturan perundangan yang sudah sangat lama (misalnya KUHPerdara dan KUHDagang) yang pada beberapa ketentuannya sudah tidak sesuai dengan perkembangan maupun modernisasi kegiatan perdagangan internasional.

Kelemahan substantif pada beberapa ketentuan hukum nasional yang mengatur kegiatan perdagangan internasional, termasuk kontrak dagang internasional dapat berpotensi menjadi kendala bagi berbagai transaksi perdagangan internasional yang dilakukan oleh pihak Indonesia dengan mitranya dari negara lain.

3. Kebutuhan Penyempurnaan Aturan Hukum Tentang Kontrak Dagang Internasional di Indonesia

Dengan mencermati keadaan di atas dan dengan mempelajari pengalaman-pengalaman yang dihadapi maupun diterapkan di negara-negara lain dalam melakukan penyesuaian terhadap prinsip dan ketentuan kontrak dagang internasional, maka kebutuhan penyempurnaan aturan hukum tentang Kontrak Dagang Internasional sudah menjadi keharusan dan harus dilaksanakan secepatnya.

4. Langkah-Langkah yang Dapat Ditempuh

Dalam rangka menyempurnakan prinsip dan aturan hukum tentang Kontrak dagang Internasional di Indonesia, maka beberapa langkah secara sistematis perlu dilakukan, yaitu:

- a. Melakukan inventarisasi dan sistematisasi terhadap berbagai instrumen internasional yang terkait dengan kegiatan perdagangan internasional, baik berbentuk hard laws maupun soft laws;
- b. Melakukan analisis terhadap masing-masing instrumen tersebut untuk kemungkinan meratifikasi (terhadap perjanjian-perjanjian internasional yang dianggap penting untuk diratifikasi), maupun mengadopsi prinsip-prinsip dari berbagai soft laws yang relevan sebagai input bagi proses legislasi maupun perumusan peraturan perundang-undangan yang terkait;
- c. Pada saat yang sama juga melakukan kajian atas berbagai literatur yang tersebar untuk memperkuat analisis terhadap kemungkinan meratifikasi atau mengadopsi, atau minimal menjadikan instrumen internasional terkait sebagai bahan acuan bagi penyempurnaan legislasi maupun regulasi nasional.

- d. Melakukan proses penyesuaian atas prinsip dan aturan Kontrak Dagang Nasional dengan prinsip, aturan maupun kebiasaan yang berkembang sebagai *common practices* maupun *best practices* dalam dunia internasional.
- e. Mempertimbangkan untuk menjadi anggota dalam beberapa organisasi internasional yang membahas pengembangan instrumen-instrumen serta kerjasama internasional di bidang perdagangan internasional, khususnya kontrak dagang internasional.
- f. Melakukan konsultasi intensif dengan para stakeholders terhadap seluruh proses yang berlangsung agar mengoptimalkan kemanfaatannya dalam memperlancar dan menunjang kegiatan perdagangan internasional mereka.
- g. Melakukan sosialisasi dan memberikan bantuan teknis terkait implementasi dari prinsip dan aturan internasional di bidang kontrak dagang internasional yang telah ditransformasikan ke dalam hukum nasional.

Soal Latihan

1. Samakah perjanjian dengan kontrak internasional itu?
2. Hukum kontrak internasional sifatnya dinamis berkembang dari waktu ke waktu. Jelaskan perkembangan-perkembangan hukum kontrak tersebut?
3. Sebutkan 3 dasar hukum kontrak perdagangan internasional?
4. Sebutkan 5 tahapan proses transaksi ekspor?
5. Jelaskan hubungan hukum pihak-pihak yang terkait dalam transaksi perdagangan internasional?

BAB III

HUKUM PENGANGKUTAN

A. Pengertian Hukum Pengangkutan

Menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Berawal dari kata 'angkut' ini kemudian dikembangkan lebih lanjut menjadi kata 'pengangkutan' dan kata transportasi yang mengangkut. Contohnya seperti pengangkutan kereta api, pengangkutan kapal, pengangkutan bus, dan lain sebagainya. Menurut Abdul Kadir Muhammad, pengertian pengangkutan berasal dari kata "angkut" yang memiliki arti mengangkat atau membawa, memuat dan membawa atau mengirim. Pengertian lain dari pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan, maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan. Pengangkutan menurut R. Soekardono ber-

isikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisien. Proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.

Pengangkutan sebagai proses (*process*), yaitu serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat angkut, kemudian di bawa menuju ke tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Pengangkutan merupakan suatu proses kegiatan yaitu memuat barang ke dalam angkutan dan mengangkutnya ke tempat tujuan dengan selamat. Pengangkutan adalah suatu perjanjian di mana suatu pihak menyanggupi untuk membawa orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lain sedangkan pihak lain menyanggupi akan membayar ongkosnya. Menyadari peran perusahaan pengangkutan merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa angkutan untuk keperluan umum.

Sedangkan menurut H. M. N. Purwosutjipto, pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Dari beberapa pengertian tersebut di atas, dapat disimpulkan mengenai pengertian dari pengangkutan yaitu mengangkut orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan selamat yang didahului atau diawali dengan adanya perjanjian antara pengangkut dengan penumpang dan/atau pengirim barang.

Dalam kegiatan sehari-hari kata pengangkutan sering diganti dengan kata "transportasi". Pengangkutan lebih menekankan pada aspek yuridis sedangkan transportasi lebih menekankan pada aspek kegiatan perekonomian, akan tetapi keduanya memiliki makna yang sama, yaitu sebagai kegiatan pemindahan dengan menggunakan alat angkut.

Secara etimologis, transportasi berasal dari bahasa latin, yaitu *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain; dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Dengan demikian, transportasi berarti mengangkut atau membawa sesuatu ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Hal ini berarti bahwa transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang atau barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lain lainnya. Sehingga transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Pengangkutan berasal dari kata dasar angkut yang berarti angkat/bawa, muat dan bawa/kirinkan. Pengangkutan adalah pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang/orang. Jadi dapat disimpulkan mengenai pengertian pengangkutan ialah proses kegiatan memuat barang/penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawanya dari tempat pemuatan ke tempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.

Dilihat dari aspek perjanjian maka pengangkutan ialah perjanjian timbal-balik antara pengangkut dengan pengirim dan penumpang, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan

pengirim dan penumpang mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁶⁷

Selanjutnya menurut Abdulkadir Muhammad mendefenisikan pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi. Selanjutnya ia menambahkan bahwa pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.

Pengangkutan sebagai usaha memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Berdasarkan suatu perjanjian;
2. Kegiatan ekonomi di bidang jasa;
3. Berbentuk perusahaan;
4. Menggunakan alat angkut mekanik.

Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagang. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan.

Pengangkutan sebagai suatu proses mengandung makna sebagai serangkaian perbuatan mulai dari pemuatan ke dalam alat

⁶⁷HMN. Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3: Hukum Pengangkutan, Jakarta: Djambatan, hlm. 02.

angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, dan pembongkaran atau penurunan di tempat tujuan. Sedangkan pendapat lain menyatakan pengangkutan niaga adalah rangkaian kegiatan atau peristiwa pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang.

Pengangkutan baik pengangkutan orang maupun pengangkutan barang terdiri atas:

1. Pengangkutan Darat
2. Pengangkutan Laut
3. Pengangkutan Udara

B. Subjek Hukum Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan adalah pihak pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan. Subjek hukum pengangkutan tersebut meliputi:

1. Pengangkut

Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang disebut pengangkut adalah badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian. Menurut Undang-undang tersebut ditentukan bahwa yang dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.

Dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran ditentukan bahwa yang pengangkut ialah penyelenggara angkutan di perairan (menyebrang laut) atau pelayaran lainnya. Untuk penyelenggara angkutan di perairan maka

pengangkut harus dilakukan oleh badan hukum Indonesia yang bergerak khusus di bidang usaha angkutan perairan. Sedangkan untuk penyelenggara angkutan rakyat dan sungai, danau boleh dilakukan oleh warga negara Indonesia.

Dalam Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ditentukan bahwa yang disebut sebagai pengangkut ialah penyelenggara angkutan udara. Menurut Undang-Undang ini, penyelenggara angkutan udara ialah badan hukum Indonesia yang telah mendapatkan izin.

2. Pengirim

Dilihat dari aspek perjanjian pengangkutan bahwa yang dimaksud dengan pengirim ialah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan atas barang yang diangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, tetapi khusus pada pengangkutan perairan disebut dengan *shipper*.

Pengirim adalah pemilik barang, dalam perdagangan pemilik barang juga berfungsi sebagai penjual (eksportir). Pemilik barang dapat berupa manusia pribadi atau badan hukum yang menjalankan perusahaan. Pemilik barang yang berstatus penjual dalam perdagangan dapat berupa badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum. Penjual yang berstatus eksportir dalam perdagangan internasional selalu badan hukum.

3. Penumpang (*Passanger*)

Menurut Pasal 1 angka 12 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian ditentukan bahwa pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan baik untuk angkutan orang ataupun barang. Dari

pengertian tersebut maka dapat dikatakan bahwa “pengguna jasa” ialah penumpang dan/atau pengirim barang.

4. Ekspediter

Ekspediter berfungsi sebagai perantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Menurut ketentuan Pasal 86 ayat (1) KUHD disebutkan bahwa ekspediter ialah orang yang pekerjaannya mencarikan pengangkut barang di darat atau di perairan untuk kepentingan pengirim. Apabila ekspediter membuat perjanjian pengangkutan dengan pengangkut dan bertindak atas nama pengirim maka pihaknya bukan sebagai ekspediter melainkan sebagai pengirim. Ekspediter ialah pengusaha yang menjalankan perusahaan dibidang usaha Ekspedisi Muatan Kereta Api (EMKA), Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL), dan Ekspedisi Muatan Pesawat Udara (EMPU).

5. Agen Perjalanan

Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak yang mencarikan penumpang bagi pengangkut adalah agen perjalanan (*travel agent*). Agen perjalanan ini bertindak untuk kepentingan pengangkut.

6. Perusahaan Muat Bongkar (*stevedoring*)

Perusahaan muat bongkar ialah perusahaan yang menjalankan bisnis bidang jasa pemuatan barang ke kapal dan pembongkaran barang dari kapal (*unloading*). Perusahaan muat bongkar merupakan perusahaan yang berdiri sendiri atau juga dapat merupakan bagian dari perusahaan pelayaran.

7. Perusahaan Pergudangan

Perusahaan pergudangan (*warehousing*) merupakan perusahaan yang bergerak dibidang bisnis jasa penyimpanan barang di dalam

gudang pelabuhan selama barang yang bersangkutan menunggu pemuatan kedalam kapal, atau menunggu pengeluarannya dari gudang pelabuhan yang berada di bawah pengawasan Dinas Bea dan Cukai.

8. Penerima (*Consignee*)

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima ialah pengirim maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam hal penerima ialah pihak ke-tiga yang berkepentingan maka penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.

Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum ataupun perseorangan. Pihak penumpang selalu berstatus perseorangan sedangkan pihak penerima kiriman dapat berstatus perseorangan atau perusahaan. Pihak-pihak lainnya yang berkepentingan dengan pengangkutan seperti perusahaan muat bongkar, perusahaan agen perjalanan atau perusahaan ekspedisi muatan selalu berstatus badan hukum atau persekutuan bukan badan hukum.

C. Sumber Hukum Pengangkutan

Secara umum sumber hukum diartikan sebagai tempat dapat menemukan hukum atau tempat mengenali hukum. Sumber hukum dibagi menjadi dua, yaitu sumber hukum material (*amaterial sources of law*) dan sumber hukum dalam arti formal (*a formal sources of law*).

Sumber hukum materil adalah sumber dari mana diperoleh bahan hukum dan bukan kekuatan berlakunya, dalam hal ini

keputusan resmi dari hakim/pengadilan yang memberikan kekuatan berlakunya, sedangkan sumber hukum formal adalah sumber dari sumber mana suatu peraturan hukum memperoleh kekuatan dan sah berlakunya. Sumber hukum formal adalah kehendak negara sebagai mana dijelaskan dalam undang-undang atau putusan-putusan pengadilan. Sumber hukum yang telah dirumuskan peraturannya dalam suatu bentuk, berdasarkan apa ia berlaku, ia ditaati orang dan mengikat hakim, serta pejabat hukum. Itulah sumber-sumber hukum dalam arti formal, atau dapat juga disebut sumber-sumber berlakunya hukum karena ia adalah sebagai *causa efficiens*.

Hukum pengangkutan merupakan bagian dari hukum dagang yang termasuk dalam bidang hukum perdata. Dilihat dari segi susunan hukum normatif, hukum perdata merupakan sub sistem tata hukum nasional. Jadi hukum dagang atau perusahaan termasuk dalam subsistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari subsistem hukum nasional. Pengaturan pengangkutan pada umumnya tidak ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, tetapi pengaturan pengangkutan dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan. Jadi, tiap-tiap jenis pengangkutan diatur di dalam peraturan tersendiri, sedangkan jenis-jenis pengangkutan yang ada sekarang ini ada beberapa macam, yaitu pengangkutan darat, pengangkutan laut, dan pengangkutan udara.

Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut:

1. Buku 1 Bab V bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 Tentang Pengangkutan darat Dan Pengangkutan Perairan Darat;
2. Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 Tentang Pencarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 Tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab V B Pasal 521 sampai Pasal 544a Tentang Pengangkutan Orang;
3. Buku I Bab V Bagian II Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai Kedudukan Para Ekspediter sebagai Pengusaha Perantara;
4. Buku I Bab XIII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai Kapal-Kapal yang melalui perairan darat.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUHDagang terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu antara lain:

1. Konvensi-Konvensi internasional, seperti:

a. Hague Rules 1924

Hague Rules merupakan konvensi internasional pertama yang mengatur mengenai hukum pengangkutan. Hague Rules" yang diadopsi di Brussel tahun 1924, adalah skema untuk penyeragaman *bill of lading* yang meniru kompromi pembagian risiko antara pengangkut dan pemilik barang dalam "Harter Act" yang diberlakukan di Amerika Serikat. Disebut "Hague Rules" karena proyek penyusunan aturan ini dimulai saat pertemuan *International Law Association (ILA)* di kota Hague, Belanda, tahun 1921. Hasil dari pertemuan di Hague ini kemudian diadopsi oleh perwakilan-perwakilan diplomatik dalam sebuah konvensi di Brussel tahun 1924.

Setelah itu ada “Hague-Visby Rules yang sederhananya adalah “Hague Rules” dengan sedikit perubahan yang dibuat berdasarkan kepentingan mengkoreksi beberapa kesulitan yang ditemui sejak diberlakukan 44 tahun sebelumnya. “Hague-Visby Rules 1968” berisi amandemen atas “Hague Rules” yang diadopsi dalam “*Protocol to Amend the International for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*”. Baik “Hague Rules” atau “Hague-Visby Rules”, keduanya membebaskan kewajiban bagi carrier di laut menurut kontrak pengangkutan yang diatur dalam *bill of lading*. Kewajiban prinsip carrier adalah “*exercise due diligence to provide seaworthy ship*” (Art. III Rule 1) dan menjaga muatan (Art. III Rule 2). Kewajiban menjaga muatan secara tersurat tunduk pada daftar pengecualian terhadap tanggung jawab atas kerugian dan kerusakan barang yang timbul dari keadaan yang terdapat dalam Article 4.2. Carrier juga harus menunjukkan bahwa mereka telah memenuhi tanggung jawab utamanya mengenai “*seaworthiness*” dari kapal sesuai Article III Rule 1 sebelum mereka dapat menggunakan pengecualian dalam Article 4.2. Ketentuan-ketentuan dalam Article 4.2 umumnya merefleksikan pengecualian yang terdapat dalam kontrak pelayaran dan “*regime liability*” lainnya yang berlaku pada saat “Hague Rules” diadopsi. Pengecualian di Article 4.2 sendiri adalah bawaan dari “Hague Rules” dan tidak berubah di dalam “Hague-Visby Rules”.

b. Hamburge Rules 1978

“Hamburg Rules” adalah seperangkat aturan internasional dalam hal pengiriman barang lewat laut, yang dihasilkan dari “*United Nations International Convention on the Carriage of Goods by Sea*” yang diadopsi tahun 1978 di Hamburg.

“Hamburg Rules” sebagian besar disusun sebagai jawaban atas perhatian dari negara-negara berkembang yang menilai “Hague Rules” tidak fair dalam beberapa aspek. Perhatian ini didasarkan fakta yang mereka lihat bahwa “Hague Rules” disusun oleh negara-negara maritim kolonial dan untuk keperluan mengamankan dan mengembangkan kepentingan mereka dengan mengorbankan negara lain.

Menurut “Hamburg Rules”, pihak carrier harus bertanggung jawab atas kerusakan atau kerugian dari barang kecuali carrier dapat membuktikan bahwa mereka telah mengambil langkah-langkah wajar untuk mencegah kerugian.

c. Rotterdam Rules 2009

Aturan ini masih relatif baru yang diadopsi pada 11 Desember 2008 dari “*Convention of Contracts for the International Carrying of Goods Wholly or Partly by Sea*” dalam Sidang Umum PBB dan mengesahkan upacara penandatanganan Konvensi pada 20 sampai dengan 23 September 2009, di Rotterdam, Belanda.

“Rotterdam Rules” diadopsi oleh “*United Nations Commission on International Trade Law*”(UNCITRAL) diharapkan akan menggantikan “regime liability” yang masih eksis, yaitu “Hague (Visby) Rules” dan “Hamburg Rules”.

Sebanyak 24 negara termasuk Amerika Serikat & negara-negara terkemuka di Eropa semisal Belanda, Denmark, Perancis, Spanyol dan Swiss sudah menandatangani “Rotterdam Rules”.

Para pemilik kapal meyakini bahwa aturan baru ini akan menimplementasikan keseragaman “cargo liability” secara global, memfasilitasi “*e-commerce*” yang menggunakan dokumen elektronik, merefleksikan pelayanan terkini “door to door” yang melibatkan moda angkutan lain selain laut.

Baik “Hamburg Rules” atau “Rotterdam Rules” memiliki tujuan yang sama, yaitu mengubah sistem “Hague (Visby) Rules” dan lebih mengedepankan kepastian hukum.

Meski secara umum filosofi pokok di balik “Hague (Visby) Rules”, “Hamburg Rules” atau “Rotterdam Rules” adalah sebagai proteksi terhadap pemilik barang, dengan memberikannya hak-hal yang bercokol pada hubungannya dengan pemilik kapal, tapi opini umum yang diterima adalah “Hague (Visby) Rules” lebih berpihak kepada kepentingan pemilik kapal.

Sebaliknya, dibandingkan dengan “Hague (Visby) Rules, tanggung jawab carrier berdasarkan “Hamburg Rules” dan “Rotterdam Rules” memang lebih menguntungkan shipper. Ini misalnya bisa kita lihat dari periode tanggung jawab pemilik kapal, yaitu sejak barang diterima untuk dibawa dan diserahkan, “from door to door” tidak lagi “from tackle to tackle” apalagi “from port to port”.

Terkait *defence* yang tersedia bagi carrier dalam “Rotterdam Rules” juga telah dilemahkan secara nyata dengan penghapusan “*nautical fault*”, yang menjadikan carrier bertanggung jawab atas kerusakan karena “error in navigation”. Lainnya adalah pembatasan tanggung jawab carrier berdasarkan “Rotterdam Rules” yang senilai SDR 875 per package atau SDR 3 lebih besar dari “Hamburg Rules” yaitu sebesar SDR 835 per package atau SDR 2.5 per kilogram.

d. Konvensi Warsawa 1929

Konvensi Warsawa merupakan konvensi internasional yang mengatur tanggung jawab untuk pengangkutan internasional

untuk orang, bagasi atau barang yang dilakukan oleh pesawat untuk bayaran.

Awalnya konvensi ini ditandatangani pada 1929 di Warsawa, lalu konvensi ini diubah pada 1955 di Den Haag dan pada 1971 di Kota Guatemala. Pengadilan Amerika Serikat telah menyatakan bahwa, setidaknya untuk beberapa tujuan, Konvensi Warsawa adalah instrumen yang berbeda dari Konvensi Warsawa sebagaimana telah diubah oleh Protokol Den Haag. Ada 5 bab dari dokumen ini: Bab I - Definisi Bab II - Dokumen Pengangkutan, bagasi dan Tiket Penumpang Bab III - Kewajiban dari Pengangkutan Bab IV - Ketentuan Terkait dengan Pengangkutan Gabungan Bab V - Ketentuan Umum dan Akhir.

e. Konvensi Montreal 1999

Konvensi Montreal adalah perjanjian multilateral yang diadopsi oleh pertemuan diplomatik negara anggota ICAO pada 1999. Konvensi ini mengubah ketentuan penting dari rezim Konvensi Warsawa mengenai kompensasi bagi para korban bencana udara. Konvensi ini berusaha untuk menetapkan kembali keseragaman dan prediktabilitas aturan yang terkait dengan pengangkutan penumpang, bagasi, dan kargo internasional. Sementara mempertahankan ketentuan inti yang telah melayani komunitas transportasi udara internasional selama beberapa dekade (yaitu, rezim Warsawa), perjanjian baru mencapai modernisasi di sejumlah bidang utama. Konvensi ini melindungi penumpang dengan memperkenalkan sistem tanggung jawab dua-lapis yang menghilangkan persyaratan sebelumnya untuk membuktikan pengabaian yang

disengaja oleh maskapai penerbangan untuk mendapatkan lebih dari US \$ 75.000 dalam hal kerusakan yang seharusnya menghilangkan atau mengurangi litigasi yang berlarut-larut.

2. **Perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral;**
3. **Peraturan perundang-undangan nasional;**
4. **Yurisprudensi;**
5. **Perjanjian-perjanjian antara:**
 - a. Pemerintah-Perusahaan Angkutan
 - b. Perusahaan Angkutan-Perusahaan Angkutan
 - c. Perusahaan Angkutan-Pribadi/Swasta
6. **Peraturan-peraturan khusus untuk tiap-tiap jenis pengangkutan.**

D. Fungsi Pengangkutan

Dalam ilmu ekonomi dikenal beberapa bentuk nilai dan kegunaan suatu benda, yaitu nilai atau kegunaan benda berdasarkan tempat (*place utility*) dan nilai atau kegunaan karena waktu (*time utility*). Kedua nilai tersebut secara ekonomis akan diperoleh jika barang-barang atau benda tersebut diangkut ke tempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya. Dengan demikian pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat yang disebut "jasa pengangkutan".

Menurut Sri Redjeki Hartono pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya, karena itu dikatakan pengangkutan memberi nilai kepada barang yang diangkut dan nilai ini lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Nilai tempat (*place utility*) mengandung pengertian bahwa dengan

adanya pengangkutan berarti terjadi perpindahan barang dari suatu tempat, dimana barang tadi dirasakan kurang berguna atau bermanfaat di tempat asal, akan tetapi setelah adanya pengangkutan nilai barang tersebut bertambah, bermanfaat dan memiliki nilai guna bagi manusia, oleh karena itu apabila dilihat dari kegunaan dan manfaatnya bagi manusia, maka barang tadi sudah berambah nilainya karena ada pengangkutan. Nilai Kegunaan Waktu (*time utility*), dengan adanya pengangkutan berarti bahwa dapat dimungkinkan terjadinya suatu perpindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dimana barang tersebut lebih diperlukan tepat pada waktunya.

Sementara itu menurut Rustian Kamaludin pada dasarnya, pengangkutan atau transportasi atau perpindahan penumpang atau barang dengan transportasi adalah dengan maksud untuk dapat mencapai tempat tujuan dan menciptakan atau menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut, yaitu utilitas karena tempat dan utilitas karena waktu.

Selanjutnya dinyatakan bahwa peran penting dari transportasi dikaitkan dengan aspek ekonomi dan sosial-ekonomi bagi masyarakat dan negara, yaitu sebagai berikut:

1. Berperan dalam hal ketersediaan barang (*availability of goods*);
2. Stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*);
3. Penurunan harga (*price reduction*);
4. Meningkatkan nilai tanah (*land value*);
5. Terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labour*);
6. Berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*);
7. Terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan.

E. Asas-asas Hukum Pengangkutan

Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip yang mendasari diterbitkannya undang-undang tersebut. Asas-asas hukum merupakan fondasi suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. Bila asas-asas di kesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya.

Mertokusumo memberikan ulasan asas hukum sebagai berikut: "...bahwa asas hukum bukan merupakan hukum konkret, melainkan merupakan pikiran dasar yang umum dan abstrak, atau merupakan latar belakang peraturan yang konkret yang terdapat dalam dan di belakang setiap sistem hukum yang terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim yang merupakan hukum positif dan dapat diketemukan dengan mencari sifat-sifat atau ciri-ciri yang umum dalam peraturan konkret tersebut".

Sejalan dengan pendapat Mertokusumo tersebut, Rahardjo berpendapat bahwa asas hukum bukan merupakan peraturan hukum, namun tidak ada hukum yang bisa dipahami tanpa mengetahui asas-asas hukum yang ada di dalamnya, asas-asas hukum memberi makna etis kepada setiap peraturan-peraturan hukum serta tata hukum selanjutnya dipaparkan bahwa asas hukum ia ibarat jantung peraturan hukum atas dasar dua alasan yaitu, *pertama* asas hukum merupakan landasan yang paling luas bagi lahirnya suatu peraturan hukum. Ini berarti bahwa penerapan peraturan-peraturan hukum itu dapat dikembalikan kepada asas-asas hukum.

Kedua, karena asas hukum mengandung tuntunan etis, maka asas hukum diibaratkan sebagai jembatan antara peraturan-

peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakatnya.

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata, asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah.

Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang.

1. Asas-Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Publik

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a. Asas manfaat yaitu, bahwa penerbangan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara;
- b. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang penerbangan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
- c. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan

merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;

- d. Asas keseimbangan yaitu, bahwa penerbangan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
- e. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan penerbangan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- f. Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar modal transportasi;
- g. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan;
- h. Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa penerbangan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.
- i. Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.
- j. Asas berwawasan lingkungan, yaitu penyelenggaraan pengangkutan harus berwawasan lingkungan.

- k. Asas Kedaulatan Negara, yaitu penyelenggaraan pengangkutan harus dapat menjaga keutuhan wilayah Negara Republik Indonesia.
- l. Asas Kebangsaan, asas ini mengandung arti bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus dapat mencerminkan sifat dan watak bangsa Indonesia yang pluralistik (kebhinekaan) dengan tetap menjaga prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2. Asas Hukum Pengangkutan Bersifat Perdata

Dalam kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum. Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari :

- a. Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Akan tetapi, untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung dengan dokumen pengangkutan;
- b. Asas Koordinatif yaitu, pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Meskipun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang atau pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang atau pengirim barang. Pengangkut merupakan salah satu bentuk pemberian kuasa.
- c. Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim

kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.

d. Asas retensi

Asas ini mengandung bahwa pengangkut tidak menggunakan hak retensi (hak menahan barang). Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkut hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemilikinya.

e. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang, contohnya angkutan dalam kota.

F. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat di Indonesia terdapat 2 (dua) jenis pengangkutan yakni pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor dan pengangkutan dengan kereta api. Kedua jenis pengangkutan darat tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Pengangkutan darat dengan Kendaraan bermotor

Pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada saat mulai berlakunya Undang-undang ini maka Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1965 dan Undang-

Undang 14 Tahun 1992 dinyatakan tidak berlaku lagi. Selain diatur dalam Undang-Undang, Pengangkutan darat diatur dalam Buku I Bab V Bagian 2 dan 3 Pasal 90-98 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Jasa angkutan darat mengangkut orang atau barang dengan kendaraan umum dapat dilakukan oleh badan usaha yang berbadan hukum dan Warga Negara Indonesia (WNI) berdasarkan izin dari pemerintah yakni Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (DLLAJR). Badan Hukum atau WNI yang menyelenggarakan jasa angkutan barang atau orang dengan kendaraan umum biasa disebut dengan Perusahaan Angkutan Umum (PO).

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

Menurut Pasal 1 ayat (10) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimaksud dengan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Dalam pelaksanaan kegiatan angkutan kendaraan umum harus dilengkapi dokumen angkutan yaitu sebagai berikut:

- a. Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum yang melayani trayek tetap lintas batas negara, antarkota antarprovinsi, dan antarkota dalam provinsi harus dilengkapi dengan dokumen yang meliputi:

- 1) Tiket penumpang umum untuk angkutan dalam trayek;
 - 2) Tanda pengenal bagasi; dan
 - 3) Manifes.
- b. Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi:
- 1) Surat perjanjian pengangkutan; dan
 - 2) Surat muatan barang.

2. Pengangkutan darat dengan kereta api

Pengangkutan darat dengan kereta api dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 sebagaimana telah di ubah dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal 23 tahun 2007. Sejak dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian maka Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 dinyatakan tidak berlaku lagi.

Jasa pengangkutan darat dengan menggunakan kereta api dapat dilakukan oleh Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian berdasarkan izin dari pemerintah.

Dalam pelaksanaan kegiatan angkutan kendaraan umum harus dilengkapi dokumen angkutan yaitu sebagai berikut:

a. Karcis penumpang

Karcis penumpang dinyatakan dalam Pasal 132 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam pasal tersebut ditentukan bahwa karcis penumpang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan orang yang bisa berbentuk lembaran kertas, karton ataupun tiket elektronik.

b. Surat perjanjian pengangkutan barang

Surat perjanjian pengangkutan barang dinyatakan dalam Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dalam pasal tersebut ditentukan bahwa surat perjanjian pengangkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian pengangkutan barang.

G. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut atau perairan diatur dalam Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran. Undang-undang ini mulai berlaku pada tanggal 17 September 1992. Sejak dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran maka Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran dinyatakan tidak berlaku lagi. Selain itu, pengangkutan tentang pengangkutan perairan juga diatur dalam KUHD, yaitu dalam Buku II, Bab V tentang Perjanjian Carter Kapal, Buku II, Bab VA tentang Pengangkutan Barang dan diatur dalam Buku II, Bab VB tentang pengangkutan orang.

Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan serta perlindungan lingkungan maritim. Di Indonesia pengangkutan perairan yaitu suatu kegiatan mengangkut dan atau memindahkan penumpang dan atau barang dengan menggunakan kapal.

Pengertian Kapal menurut Pasal 1 butir 36 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran yang dimaksud dengan kapal yaitu kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga:

1. Mekanik yaitu kapal yang mempunyai alat penggerak mesin.

2. Tenaga angin misalnya, kapal layar
3. Ditarik yakni kapal yang bergerak dengan menggunakan alat penggerak kapal lain.
4. Kendaraan yang berdaya dukung dinamis (mengangkut penumpang). Jenis kapal yang dapat dioperasikan dipermukaan air atau diatas permukaan air dengan menggunakan daya dukung dinamis diakibatkan oleh kecepatan dan/ rancang bangun kapal itu sendiri, misalnya *jet foil*.
5. Kendaraan dibawah permukaan air misalnya, kapal selam
6. Alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah, alat apung dan bangunan terapung yang tidak mempunyai alat penggerak sendiri serta ditempatkan di suatu lokasi perairan tertentu dan tidak berpindah-pindah untuk waktu yang lama misalnya, hotel terapung, unit-unit pemboran lepas pantai.

Berdasarkan klasifikasi jenis kapal tersebut yang relevan bagi hukum pengangkutan niaga adalah kapal yang berikut ini:

1. Kapal yang digerakkan oleh tenaga mekanik digunakan untuk mengangkut barang dan/atau penumpang.
2. Kapal yang berdaya dukung dinamis digunakan untuk mengangkut penumpang saja.

Kedua jenis kapal tersebut digolongkan sebagai kapal niaga karena pengoperasiannya dilakukan untuk umum (publik) dengan memungut bayaran.

Setiap kapal yang akan beroperasi di wilayah hukum Indonesia maka wajib dilakukan pengukuran dan pendaftaran kapal. Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui beberapa tahapan sebagai berikut:

1. Pengukuran kapal
2. Pendaftaran kapal
3. Penetapan kebangsaan kapal

Kapal sebelum dioperasikan wajib dilakukan pengukuran oleh pejabat pemerintah yang di beri wewenang oleh Menteri Perhubungan. Pengukuran kapal sebagaimana dimaksud dapat dilakukan menurut tiga metode yaitu:

1. Pengukuran dalam negeri untuk kapal yang berukuran panjang kurang dari 24 meter.
2. Pengukuran internasional untuk kapal yang berukuran panjang 24 meter atau lebih.
3. Pengukuran khusus untuk kapal yang akan melalui terusan tertentu.

Berdasarkan hasil pengukuran yang telah dilakukan maka diterbitkan surat ukur untuk kapal dengan ukuran tonase sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh *gross tonage*). Surat ukur diterbitkan oleh Menteri Perhubungan dan dapat dilimpahkan kepada pejabat yang ditunjuk. Pada kapal yang telah diukur dan mendapat surat ukur wajib dipasang tanda selar. Tanda selar harus tetap terpasang dengan baik dan mudah dibaca (Pasal 155 dan 156 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Kapal yang telah diukur dapat didaftar di Indonesia yang dilakukan oleh pejabat pendaftar dan pencatat balik nama kapal. Kapal yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Kapal dengan ukuran tonase kotor sekurang-kurangnya GT 7 (tujuh Gross Tonnage)

2. Kapal milik WNI atau Badan Hukum yang didirikan berdasarkan hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.
3. Kapal milik badan hukum Indonesia yang merupakan usaha patungan yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh WNI.

Pendaftaran kapal dicatat dalam buku daftar kapal Indonesia di kantor sah bandar di pelabuhan yang telah ditentukan. Bukti kapal telah didaftar kepada pemilik diberikan surat tanda pendaftaran yang berfungsi pula sebagai bukti hak milik kapal. Surat tanda pendaftaran itu adalah *grosse acte* yang merupakan salinan pertama dari asli (*minute acte*). Pada kapal yang telah didaftar wajib dipasang tanda pendaftaran (Pasal 158 dan 159 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Kapal yang didaftar di Indonesia dan berlayar di laut diberikan surat tanda kebangsaan Indonesia oleh Menteri Perhubungan. Surat tanda kebangsaan Indonesia yang dimaksud diberikan dalam bentuk sebagai berikut:

1. Surat laut untuk kapal berukuran GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*) atau lebih.
2. Pas besar untuk kapal berukuran GT 7 (tujuh *gross tonnage*) sampai dengan ukuran kurang dari GT 175 (seratus tujuh puluh lima *gross tonnage*).
3. Pas kecil untuk kapal berukuran kurang dari GT 7 sampai dengan ukuran kurang dari GT 175.

Tujuan pendaftaran kapal tersebut ialah untuk memperoleh tanda kebangsaan yang digunakan untuk menentukan hukum nasional yang berlaku diatas kapal dimanapun kapal tersebut berada. Dengan dilakukan pendaftaran kapal tersebut sehingga kapal yang telah didaftarkan memiliki akibat hukum dari pendaftaran kapal yakni kapal berubah status hukumnya dari

benda bergerak menjadi tidak bergerak. Oleh karena itu, kapal tersebut apabila menjadi jaminan harus dibebani hipotik.

H. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara diatur dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandarudara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.

Pengertian pesawat udara menurut Pasal 1 butir 3 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Pesawat udara yang dimaksud wajib mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia.

Pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan pengangkutan udara niaga dan bukan niaga. Pengangkutan udara niaga adalah pengangkutan udara yang digunakan untuk umum dengan memungut bayaran. Pengangkutan udara bukan niaga ialah pengangkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri yang dilakukan untuk mendukung kegiatan usaha pokoknya (Pasal 1 angka 7, 8, 14 dan 15 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan). Tidak termasuk pengertian pesawat udara adalah alat-alat yang dapat terbang bukan oleh gaya angkat dari reaksi udara melainkan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi, misalnya roket.

Pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia harus memenuhi ketentuan sebagai berikut:

1. Tidak terdaftar di negara lain; dan
2. Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
3. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
4. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau
5. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara untuk kegiatan pengangkutan udara wajib memiliki sertifikat. Sertifikat yang dimaksud terdiri atas sertifikat operator pesawat udara (*air operator certificate*) yang diberikan kepada badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk pengangkutan udara niaga atau sertifikat pengoperasian pesawat udara (*operating certificate*) yang diberikan kepada orang atau badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat udara sipil untuk pengangkutan udara bukan niaga. Sertifikat yang dimaksud diberikan setelah lulus pemeriksaan dan pengujian serta pemohon mendemonstrasikan kemampuan pengoperasian pesawat udara.

Dalam pelaksanaan kegiatan angkutan udara harus dilengkapi dokumen angkutan yaitu sebagai berikut:

1. Tiket penumpang pesawat udara;
2. Pas masuk pesawat udara (*boarding pass*);
3. Tanda pengenal bagasi (*baggage identification/claim tag*); dan
4. Surat muatan udara (*airway bill*).

Setiap orang didalam pesawat udara selama penerbangan dilarang melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dan keselamatan penerbangan.
2. Penyelenggaraan tata tertib dalam penerbangan.
3. Pengambilan atau perusakan peralatan pesawat udara yang dapat membahayakan keselamatan.
4. Perbuatan asusila.
5. Perbuatan yang mengganggu ketentraman atau
6. Pengoperasian peralatan elektronika yang mengganggu navigasi penerbangan.

I. Tanggung Jawab Pengangkut

Dalam hukum pengangkutan dikenal beberapa jenis prinsip tanggung jawab yaitu sebagai berikut:

1. Tanggungjawab karena kesalahan (*fault liability*)

Prinsip tanggungjawab ini menentukan bahwa setiap pengangkut yang melakukan kesalahan dalam penyelenggaraan pengangkutan harus bertanggungjawab membayar segala kerugian yang timbul akibat kesalahannya itu. Untuk itu, beban pembuktian ada pada pihak yang dirugikan, bukan pada pihak pengangkut. Prinsip tanggung jawab karena kesalahan dapat dirinci menjadi 2 yaitu prinsip tanggungjawab berdasarkan kesalahan karena

melakukan wan prestasi dan tanggungjawab berdasarkan kesalahan karena melakukan perbuatan melawan hukum. Diterapkan dalam Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

2. Tanggungjawab karena praduga (*presumption of liability*).

Prinsip tanggungjawab ini menentukan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya. Tetapi jika pengangkut dapat membuktikan bahwa pengangkut tidak bersalah, maka pengangkut dibebaskan dari tanggung membayar ganti kerugian. Maksud tidak bersalah disini adalah tidak melakukan kelalaian, telah berupaya melakukan tindakan yang perlu untuk menghindari kerugian, atau peristiwa yang menimbulkan kerugian itu tidak mungkin dihindari. Untuk itu, beban pembuktian ada pada pihak pengangkut, bukan pada pihak yang dirugikan. Pihak yang dirugikan cukup menunjukkan adanya kerugian yang diderita dalam pengangkutan yang diselenggarakan pengangkut.

3. Prinsip dianggap tidak harus bertanggungjawab (*Presumption of Non Liability Principle*)

Prinsip tanggung jawab ini merupakan suatu bentuk tanggungjawab bersyarat, artinya pihak penumpang harus membuktikan kesalahan pihak pengangkut atau orang yang dipkerjakannya. Apabila pihak penumpang tidak dapat membuktikan kesalahan pengangkut maka ganti rugi tidak akan diberikan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 192 ayat 4 yang menentukan bahwa pengangkut tidak bertanggungjawab atas barang bawaan penumpang kecuali penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut karena kesalahan atau kelalaian dari pengangkut. Pasal 194 ayat

1 menentukan bahwa perusahaan angkutan umum tidak bertanggungjawab atas kerugian yang diderita pihak ketiga kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan perusahaan angkutan umum.

4. Tanggungjawab mutlak (*absolute liability*)

Prinsip tanggung jawab ini menentukan bahwa pengangkut harus bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul dalam pengangkutan yang diselenggarakannya tanpa keharusan pembuktian ada tidaknya kesalahan pengangkut. Prinsip ini tidak mengenal beban pembuktian dan unsur kesalahan tidak perlu dipersoalkan. Pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggungjawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian itu. Prinsip ini dapat dirumuskan dengan kalimat: "Pengangkut bertanggungjawab atas setiap kerugian yang timbul karena peristiwa apapun dalam penyelenggaraan pengangkutan ini".

Dalam Undang-Undang pengangkutan ternyata prinsip tanggungjawab mutlak tidak diatur. Hal ini tidak diatur mungkin karena alasan bahwa pengangkut yang berusaha dibidang jasa pengangkutan tidak perlu dibebani risiko yang terlalu berat. Namun, tidak berarti bahwa pihak-pihak tidak boleh menggunakan prinsip ini dalam perjanjian pengangkutan. Pihak-pihak bisa saja menjanjikan penggunaan prinsip ini untuk kepentingan praktis penyelesaian tanggungjawab berdasarkan asas kebebasan berkontrak. Jika prinsip ini digunakan maka dalam perjanjian pengangkutan harus dinyatakan dengan tegas misalnya dimuat pada dokumen pengangkutan.

5. Tanggung jawab tanpa kesalahan (*No fault liability principle*)

Berdasarkan prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan, bahwa seseorang harus bertanggung jawab ketika kerugian terjadi, ter-

lepas dari ada tidaknya kesalahan pada dirinya, sehingga faktor kesalahan bukan lagi merupakan unsur yang harus dibuktikan di pengadilan (Rosa Agustina, 2003:230). Prinsip tanggungjawab tanpa kesalahan dapat dibedakan menjadi 2 macam yaitu *strict liability principle* dan *absolute liability principle*.

6. Prinsip Tanggungjawab pengganti (*Vicarious liability principle*)

Dalam situasi tertentu, seseorang dapat dibebani tanggungjawab atas kesalahan perdata yang dilakukan oleh orang lain, walaupun perbuatan melawan hukum itu bukan karena kesalahannya.

Soal Latihan

1. Jelaskan yang dimaksud dengan pengangkutan?
2. Jelaskan yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan?
3. Sebutkan dasar hukum pengangkutan di Indonesia?
4. Sebut dan jelaskan subjek hukum pengangkutan?
5. Sebut dan jelaskan objek hukum pengangkutan?

BAB IV

ASURANSI

A. Pendahuluan

Istilah aslinya dalam bahasa Belanda adalah *Verzekering* dan *Assurantie*. Prof. R. Sukardono Guru Besar Hukum Dagang menerjemahkannya dengan pertanggungan. Istilah pertanggungan ini umum dipakai dalam literatur hukum dan kurikulum perguruan tinggi hukum di Indonesia. Istilah asuransi adalah serapan dari istilah *assurantie* (Belanda), *assurance* (Inggris) banyak dipakai dalam praktik dunia usaha. Sekarang kedua istilah tersebut pertanggungan dan asuransi dipakai, baik dalam kegiatan bisnis maupun pendidikan hukum di perguruan tinggi hukum sebagai sinonim.⁶⁸

Asuransi adalah kebutuhan untuk mengatasi risiko. Risiko adalah suatu kemungkinan menghadapi/ditimpa kerugian. Risiko dibedakan menjadi 2 (dua):

⁶⁸Abdul Kadir Muhammad, 2002, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 6.

1. Menurut sifatnya

a. Risiko spekulatif

Apabila akibatnya dapat menimbulkan kerugian atau keuntungan. Terjadinya kerugian bagi seseorang dapat menimbulkan keuntungan bagi pihak lain, contoh: jika seseorang menjual rumahnya pada orang lain dengan rugi maka ini akan berarti untung bagi pihak pembeli. Apakah ia akan berakibat untung atau rugi, tidak dapat dipastikan sebelumnya. Tidak sama dengan pertaruhan atau perjudian (walaupun merupakan risiko spekulatif, tetap ada perbedaannya dengan risiko spekulatif pada pertanggungan). Pada pertanggungan risiko spekulatif tidaklah ditimbulkan oleh adanya pertanggungan, risiko ada sebelum perjanjian diadakan. Risiko inilah yang justru ingin dipertanggungjawabkan dengan perjanjian yang akan dibuat. Sedangkan perjudian atau gambling risiko spekulatif justru timbul karena gambling atau perjudian.

b. Risiko murni

Risiko Murni : risiko yang tidak mencampurkan antara 2 unsur yaitu untung dan rugi tetapi selalu membawa akibat yang tidak menguntungkan, betul-betul memperhitungkan kerugian itu benar-benar terjadi. Contoh: risiko yang dihadapi seseorang sebagai pemilik rumah, kalau rumah miliknya terbakar maka pemiliknya dapat dikatakan ditimpa kerugian, usaha pertanggungan justru memusatkan perhatian pada masalah atau problem ekonomis risiko murni ini.

2. Menurut objek yang dikenai

a. Risiko perorangan

Risiko terutama mengenai waktu kematian atau ketidakmampuan seseorang, risiko yang mengakibatkan seseorang

tidak mampu bekerja lagi, oleh karena itu risiko perorangan dibagi menjadi 2 yaitu risiko mengenai jiwa dan risiko mengenai kesehatan orang itu.

- b. Risiko harta kekayaan
Risiko mengenai harta kekayaan karena dirusak oleh suatu peristiwa secara tiba-tiba.
- c. Risiko tanggung jawab
Risiko mengenai tanggung jawab menurut hukum dari seseorang atas kerugian yang menimpa.

B. Sejarah Asuransi

Diharapkan dengan mengawali pengetahuan tentang Sejarah Asuransi dengan lebih mudah karena akan lebih menghayati atau menjiwai tentang latar belakang dan asal usulnya. Dari penggalan sejarah perekonomian dan kebudayaan manusia, sejak zaman sebelum masehi ditemukan riwayat asal usul sampai perkembangan asuransi seperti sekarang ini. Pada perkembangan awalnya asuransi tentu belum berbentuk seperti sekarang, namun dalam bentuk yang masih samar. Manusia pada umumnya mempunyai naluri selalu berusaha menyelamatkan jiwanya dari berbagai ancaman, termasuk ancaman kekurangan makan/pangan.

Salah satu riwayat mengenai masalah ini tercantum pada Al-Qur'an Surat Yusuf ayat 43 – 49 dan Kitab Injil Perjanjian Lama Genesis 41. Diriwayatkan tentang salah seorang Raja di Negeri Mesir yang bermimpi melihat tujuh ekor sapi yang kurus-kurus masing-masing menelan seekor sapi yang gemuk. Dalam mimpinya yang kedua Raja melihat tujuh butir gandum yang kosong. Nabi Yusuf as diminta menafsirkan mimpi tersebut dan menerangkan bahwa negara Mesir akan mengalami tujuh tahun berturut-turut

panen gandum yang subur dan kemudian tujuh tahun berikutnya berturut-turut akan mengalami masa paceklik. Selanjutnya Nabi Yusuf as, memberi saran agar pada saat panen yang melimpah itu sebagian panen dicadangkan untuk masa paceklik yang akan datang.

Selain itu sebuah buku kuno dari India yang dinami “Rig Veda” yang ditulis dalam bahasa Sanskerta menyebutkan riwayat tentang “Yoga Kshema” yang berarti pertanggungan. Riwayat di atas adalah sebagai bukti bahwa manusia senantiasa memikirkan dan mempersiapkan kehidupan masa depannya.

Sekitar tahun 2250 SM bangsa Babylonia hidup di daerah lembah sungai Euphrat dan Tigris (sekarang menjadi wilayah Irak), pada waktu itu apabila seorang pemilik kapal memerlukan dana untuk mengoperasikan kapalnya atau melakukan suatu usaha dagang, ia dapat meminjam uang dari seorang saudagar (Kreditur) dengan menggunakan kapalnya sebagai jaminan dengan perjanjian bahwa si Pemilik kapal dibebaskan dari pembayaran hutangnya apabila kapal tersebut selamat sampai tujuan, di samping sejumlah uang sebagai imbalan atas risiko yang telah dipikul oleh pemberi pinjaman. Tambahan biaya ini dapat dianggap sama dengan “uang premi” yang dikenal pada asuransi sekarang. Di samping kapal yang dijadikan barang jaminan, dapat pula dipakai sebagai jaminan berupa barang-barang muatan (Cargo). Transaksi seperti ini disebut “RESPONDENT/A CONTRACT”.

Sedangkan, bisnis asuransi masuk ke Indonesia pada waktu penjajahan Belanda dan negara kita pada waktu itu disebut Nederlands Indie. Keberadaan asuransi di negeri kita ini sebagai akibat berhasilnya Bangsa Belanda dalam sektor perkebunan dan perdagangan di negeri jajahannya.

Untuk menjamin kelangsungan usahanya, maka adanya asuransi mutlak diperlukan. Dengan demikian usaha perasuransian di Indonesia dapat dibagi dalam dua kurun waktu, yakni zaman penjajahan sampai 1942 dan zaman sesudah Perang Dunia II atau zaman kemerdekaan. Pada waktu pendudukan bala tentara Jepang selama kurang lebih tiga setengah tahun, hampir tidak mencatat sejarah perkembangan. Perusahaan-perusahaan asuransi yang ada di Hindia Belanda pada zaman penjajahan itu adalah :

1. Perusahaan-perusahaan yang didirikan oleh orang Belanda.
2. Perusahaan-perusahaan yang merupakan Kantor Cabang dari Perusahaan Asuransi yang berkantor pusat di Belanda, Inggris dan di negeri lainnya.

Dengan sistem monopoli yang dijalankan di Hindia Belanda, perkembangan asuransi kerugian di Hindia Belanda terbatas pada kegiatan dagang dan kepentingan bangsa Belanda, Inggris, dan bangsa Eropa lainnya. Manfaat dan peranan asuransi belum dikenal oleh masyarakat, lebih-lebih oleh masyarakat pribumi.

Jenis asuransi yang telah diperkenalkan di Hindia Belanda pada waktu itu masih sangat terbatas dan sebagian besar terdiri dari asuransi kebakaran dan pengangkutan. Asuransi kendaraan bermotor masih belum memegang peran, karena jumlah kendaraan bermotor masih sangat sedikit dan hanya dimiliki oleh Bangsa Belanda dan Bangsa Asing lainnya. Pada zaman penjajahan tidak tercatat adanya perusahaan asuransi kerugian satupun. Selama terjadinya Perang Dunia II kegiatan perasuransian di Indonesia praktis terhenti, terutama karena ditutupnya perusahaan-perusahaan asuransi milik Belanda dan Inggris.

C. Definisi Asuransi

Menurut Pasal 1 butir 1 Undang-Undang Nomor 40 tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian bahwa yang dimaksud dengan asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. Memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti, atau;
- b. Memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.

D. Dasar Hukum

1. Undang-undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.
2. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.
3. Undang-undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian.
4. Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial.
5. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1992 tentang Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek).

E. Ruang Lingkup Hukum Pertanggung

Ruang lingkup hukum pertanggung antara lain sebagai berikut:

1. Berdasarkan Ilmu Pengetahuan

- a. Hukum pertanggung yang diperuntukkan atau mengatur semua jenis pertanggung kerugian.

Meliputi atau hanya mengatur pergantian kerugian dari suatu kerugian yang dapat dinilai dengan uang, ganti rugi mana harus seimbang dengan kerugian yang diderita dan kerugian itu adalah sebagai akibat dari peristiwa untuk mana diadakan pertanggung. Apabila penanggung mengikatkan dirinya untuk melakukan prestasi dalam bentuk menggantirugi sepanjang ada kerugian timbul.

- b. Hukum pertanggung yang diperuntukkan atau mengatur semua jenis pertanggung sejumlah uang.

Mengatur pertanggung yang memberikan jumlah ganti rugi seperti yang sudah ditentukan sebelumnya dengan tidak perlu ada suatu relasi antara kerugian diderita dengan besarnya jumlah yang diberikan penanggung sebagai ganti rugi. Apabila penanggung mengikatkan dirinya untuk melakukan prestasi memberikan sejumlah uang yang telah ditentukan sebelumnya.

2. Berdasarkan Praktek

- a. Pertanggung jiwa
- b. Pertanggung pengangkutan
- c. Pertanggung kebakaran
- d. Pertanggung varia
- e. Pertanggung sosial

3. Berdasarkan Pasal 247 KUHD

- a. Pertanggunggaan bahaya kebakaran;
- b. Pertanggunggaan bahaya yang mengancam hasil pertanian di sawah;
- c. Pertanggunggaan jiwa dari seorang atau lebih;
- d. Pertanggunggaan bahaya-bahaya dilautan;
- e. Pertanggunggaan bahaya perbudakan;
- f. Pertanggunggaan bahaya pengangkutan di darat, disungai dan perairan pedalaman.

F. Unsur-unsur Asuransi

Berdasarkan definisi-definisi tersebut di atas dapat diuraikan unsur-unsur asuransi atau pertanggunggaan sebagai berikut:

1. Para pihak

Pihak yang mengadakan perjanjian asuransi adalah pihak penanggung dan tertanggung. Penanggung wajib memikul risiko yang dialihkan padanya dan berhak memperoleh pembayaran premi dan harus berstatus badan hukum yakni:

- a. Perseroan Terbatas, dalam hal ini maka tunduk pada Undang-undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas.
- b. Perusahaan Perseroan (PERSERO), dalam hal ini tunduk pada Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN).
- c. Koperasi, dalam hal ini tunduk pada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian.
- d. Usaha Bersama (*Mutual*), dalam praktek asuransi telah dilakukan dalam bentuk asuransi takaful (asuransi kesejahteraan)

berdasarkan prinsip syariah Islam, yang menghindari sistem bunga yang disebut riba.

Setiap pihak yang melakukan usaha perasuransian wajib mendapat izin usaha dari Otoritas Jasa Keuangan, kecuali bagi perusahaan yang menyelenggarakan Program Asuransi Sosial, karena dalam hal ini, Pemerintah memang menugaskan BUMN untuk melakukan pengurusan Program Asuransi Sosial.

2. Objek Asuransi

- a. Benda asuransi adalah benda yang menjadi objek perjanjian asuransi yaitu harta kekayaan yang mempunyai nilai ekonomi, yang dapat dihargai dengan sejumlah uang. Benda asuransi selalu berwujud dan selalu diancam oleh bahaya atau peristiwa yang terjadinya itu tidak pasti. Benda asuransi erat hubungannya dengan teori kepentingan. Kepentingan merupakan syarat mutlak dalam setiap asuransi.

Objek asuransi yang diuraikan di atas merupakan objek asuransi kerugian. Selain itu, ada juga objek asuransi jumlah, misalnya pada asuransi jiwa dan asuransi kecelakaan. Objek asuransi jumlah bukan benda, melainkan jiwa atau raga manusia yang terancam peristiwa yang menjadi sebab kematian atau kecelakaan. Objek asuransi jumlah tidak dapat dinilai dengan uang, tetapi sejumlah uang dapat dijadikan ukuran pembayaran santunan jika terjadi peristiwa yang menjadi sebab kematian atau kecelakaan.

Apabila benda asuransi berpindah kepada pihak lain, misalnya karena dijual, maka asuransi mengikuti kepentingan yang melekat pada benda asuransi itu. Segala hak dan kewajiban tertanggung lama berpindah kepada tertanggung baru, kecuali

jika diperjanjikan sebaliknya antara tertanggung lama dan penanggung.⁶⁹

- b. Jumlah yang diasuransikan adalah jumlah yang dipakai sebagai ukuran untuk menentukan jumlah maksimum ganti kerugian yang wajib dibayar oleh penanggung dalam suatu asuransi kerugian. Jumlah yang diasuransikan erat sekali hubungannya dengan nilai benda asuransi. Dengan ditentukan jumlah yang diasuransikan, dapat diketahui apakah asuransi itu dibawah nilai benda asuransi, atau sama dengan nilai benda asuransi atau melebihi nilai benda asuransi, dengan demikian dapat ditentukan jumlah maksimum ganti kerugian yang dapat dibayar jika timbul kerugian akibat peristiwa yang menjadi beban penanggung.
- c. Nilai benda asuransi
Apabila pada waktu mengadakan asuransi, nilai benda asuransi belum dinyatakan dalam polis, maka jika terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, tertanggung memberitahukan kepada penanggungnya besar nilai benda asuransi itu dengan menggunakan segala macam alat bukti.
- d. Premi asuransi
Merupakan kewajiban utama yang wajib dipenuhi oleh tertanggung kepada penanggung. Sebagai perjanjian timbal balik, asuransi bersifat konsensual, artinya sejak terjadi kesepakatan timbullah kewajiban dan hak kedua belah pihak. Akan tetapi, asuransi baru berjalan jika kewajiban tertanggung membayar telah dipenuhi.

⁶⁹Abdul Kadir Muhammad, *Ibid*, hlm. 92.

3. Peristiwa asuransi

Legal Act berupa Persetujuan bebas antara penanggung dan tertanggung mengenai objek asuransi, *evenement*, dan syarat-syarat yang berlaku dalam asuransi yang tertuang dalam polis. Evenemen adalah istilah yang diadopsi dari Bahasa Belanda *Evenement* yang berarti peristiwa tidak pasti, bahasa Inggrisnya *fortuitous event*. Evenemen atau peristiwa tidak pasti adalah peristiwa terhadap mana asuransi diadakan tidak dapat dipastikan terjadi dan tidak diharapkan akan terjadi. Evenemen yang terjadi itu adalah di luar kekuasaan dan kemampuan manusia, artinya tidak seorang pun manusia normal yang dapat mencegah atau menghalangi terjadinya peristiwa itu. Selama belum terjadi peristiwa penyebab timbulnya kerugian, selama itu pula bahaya yang mengancam objek asuransi disebut risiko. Apabila risiko itu sungguh-sungguh menjadi kenyataan (terjadi) maka dia berubah menjadi *evenemen*, yaitu peristiwa yang menimbulkan kerugian.

Dalam hal ini, risiko yang menjadi beban ancaman penanggung berubah menjadi kerugian yang wajib diganti oleh penanggung. Peristiwa-peristiwa apa saja yang dapat digolongkan dalam pengertian evenemen bergantung pada jenis asuransi yang diadakan. Jadi tertanggung dan penanggunglah yang menentukan terhadap peristiwa apa asuransi itu diadakan dan ini harus dicantumkan dengan tegas dalam polis, misalnya terhadap bahaya kebakaran, tersambar petir dan lain-lain⁷⁰.

4. Hubungan asuransi

Keterikatan secara sukarela dari penanggung dan tertanggung untuk memenuhi kewajiban dan hak masing-masing terhadap satu sama lain (secara timbal balik), artinya sejak tercapai kesepakatan

⁷⁰Abdul Kadir Muhammad, *Ibid.* 121.

asuransi, tertanggung terikat dan wajib membayar premi asuransi kepada penanggung, dan sejak itu pula penanggung menerima pengalihan risiko. Jika terjadi evenemen yang menimbulkan kerugian atas benda asuransi, penanggung wajib membayar ganti kerugian sesuai dengan ketentuan polis asuransi. Akan tetapi, jika tidak terjadi evenemen, premi yang sudah dibayar oleh tertanggung tetap menjadi milik penanggung.

G. Jenis Usaha Perasuransian

1. Pasal 2 UU Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian

- a. Perusahaan asuransi umum hanya dapat menyelenggarakan :
 - 1) Usaha Asuransi Umum, termasuk lini usaha asuransi kesehatan dan lini usaha asuransi kecelakaan diri, dan
 - 2) Usaha Reasuransi untuk risiko Perusahaan Asuransi Umum lain.
- b. Usaha asuransi jiwa
Perusahaan asuransi jiwa hanya dapat menyelenggarakan usaha asuransi jiwa termasuk lini usaha anuitas, lini usaha asuransi kesehatan, dan lini usaha asuransi kecelakaan diri.
- c. Usaha reasuransi ialah perusahaan reasuransi hanya dapat menyelenggarakan usaha reasuransi.

2. Berdasarkan unsur persesuaian kehendak

- a. Pertanggungansukarela
Pertanggungansukarela di antara para pihak tertanggung dan penanggung dalam mengadakan perjanjian tidak ada suatu paksaan dari pihak luar atau dari pihak lawan. Penanggung secara sukarela dengan persetujuannya sendiri mengikatkan diri untuk memikul risiko, sedangkan pihak tertanggung

dengan sukarela membayar premi sebagai imbalan memeralihkan risikonya kepada pihak penanggung.

b. **Pertanggung jawaban wajib**

Dikatakan wajib karena ada salah satu pihak yang mewajibkan kepada pihak lain dalam mengadakan pertanggung jawaban itu, yang mewajibkan adalah pihak pemerintah. Pihak pemerintah adalah penanggung, didasarkan atas pertimbangan melindungi golongan-golongan lemah dari bahaya-bahaya yang menimpanya atau memberikan jaminan sosial bagi masyarakat, pengumpulan sejumlah uang premi yang dapat digunakan oleh pemerintah untuk suatu tujuan pertanggung jawaban. Contohnya adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalin Jalan.

H. Usaha Perasuransi

Menurut Ketentuan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Usaha Perasuransian mengatur bahwa perusahaan perasuransian hanya dapat didirikan oleh sebagai berikut:

1. Warga negara Indonesia dan atau badan hukum Indonesia yang secara langsung atau tidak langsung sepenuhnya dimiliki oleh warga negara Indonesia; atau
2. Perusahaan perasuransian yang pemiliknya sebagaimana dimaksud dalam huruf a, dengan warga negara atau perusahaan perasuransian yang memiliki usaha sejenis atau perusahaan induk yang salah satu anak perusahaannya bergerak dibidang

usaha perasuransian sejenis. Warga negara asing dapat menjadi pemilik perusahaan perasuransian hanya melalui transaksi di bursa efek.

Berdasarkan ketentuan ini, warga negara Indonesia dan atau badan hukum Indonesia dapat menjadi pendiri Perusahaan Perasuransian, baik dengan pemilikan sepenuhnya maupun dengan membentuk usaha patungan dengan pihak asing. Termasuk dalam pengertian badan hukum Indonesia, antara lain Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), Badan Usaha Milik Swasta (BUMS) dan Koperasi.

Perusahaan perasuransian yang didirikan atau dimiliki oleh perusahaan perasuransian dalam negeri bersama perusahaan perasuransian asing yang mempunyai kegiatan usaha sejenis dimaksudkan untuk menumbuhkan penyelenggaraan kegiatan usaha perasuransian yang lebih profesional. Selain itu, kerjasama perusahaan perasuransian yang sejenis juga dimaksudkan untuk lebih memungkinkan terjadinya proses alih teknologi.⁷¹

Besarnya jumlah modal perusahaan perasuransian ditentukan dalam Pasal 6 Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 67/POJK.05/2016 tentang Perizinan Usaha dan Kelembagaan Perusahaan Asuransi, Perusahaan Asuransi Syariah, Perusahaan Reasuransi, dan Perusahaan Reasuransi Syariah yaitu sebagai berikut:

1. Perusahaan Asuransi harus memiliki modal disetor pada saat pendirian paling sedikit sebesar Rp.150.000.000.000 (seratus lima puluh miliar rupiah).

⁷¹Abdul Kadir Muhammad, *Ibid*, hlm. 38.

2. Perusahaan Reasuransi harus memiliki modal disetor pada saat pendirian paling sedikit sebesar Rp.300.000.000.000 (tiga ratus miliar rupiah).
3. Perusahaan Asuransi Syariah harus memiliki modal disetor pada saat pendirian paling sedikit sebesar Rp.100.000.000.000 (seratus miliar rupiah).
4. Perusahaan Reasuransi syariah harus memiliki modal disetor pada saat pendirian paling sedikit sebesar Rp.175.000.000.000 (seratus tujuh puluh lima miliar rupiah).
5. Modal disetor sebagaimana dimaksud pada no 1 dan 2 wajib disetor secara tunai dan penuh dalam bentuk deposito berjangka dan atau rekening giro atas nama perusahaan asuransi atau perusahaan reasuransi pada salah satu bank umum, bank umum syariah atau unit usaha syariah dari bank umum di Indonesia.
6. Modal disetor sebagaimana dimaksud pada no 3 dan 4 wajib disetor secara tunai dan penuh dalam bentuk deposito berjangka dan atau rekening giro atas nama perusahaan asuransi syariah atau perusahaan reasuransi syariah pada salah satu bank umum syariah, bank umum syariah atau unit usaha syariah dari bank umum di Indonesia.
 - a. Rp. 30.000.000.000,- (tiga puluh milyar rupiah), bagi Perusahaan Reasuransi.
 - b. Rp. 3.000.000.000,- (3 milyar rupiah), bagi Perusahaan Pialang Asuransi.
 - c. Rp. 3.000.000.000,- (3 milyar rupiah), bagi Perusahaan Pialang Reasuransi.

I. Syarat sah Asuransi

Asuransi merupakan salah satu jenis perjanjian khusus yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Sebagai perjanjian, maka ketentuan syarat-syarat sah suatu perjanjian dalam KUHPerdara berlaku juga bagi perjanjian asuransi yaitu Pasal 1320 KUHPerdara:

1. Kesepakatan
2. Kecakapan/kewenangan
3. Objek tertentu
4. Kausa yang halal

J. Berakhirnya Asuransi

Berakhirnya asuransi disebabkan beberapa faktor antara lain sebagai berikut:

1. Jangka waktu berlaku sudah habis
2. Perjalanan berakhir
3. Terjadi evenemen diikuti klaim
4. Asuransi berhenti atau dibatalkan
5. Asuransi gugur.

Soal Latihan

1. Asuransi dibutuhkan untuk mengatasi suatu risiko, apa yang dimaksud dengan risiko tersebut?
2. Samakah pengertian asuransi yang diatur dalam KUHD dan UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perasuransian? Jelaskan?
3. Siapakah pihak yang dapat menyelenggarakan Program Asuransi Sosial?
4. Sebutkan jenis usaha perasuransian yang dikenal dalam UU Perasuransian?
5. Apa yang dimaksud dengan asuransi sosial itu?

BAB V

HUKUM SURAT BERHARGA

A. Pengertian Surat Berharga

Istilah surat berharga dalam Bahasa Belanda disebut dengan *waarde papier*, sedangkan dalam bahasa Inggris disebut dengan *negotiable instrument*. KUHD tidak memberikan pengertian mengenai surat berharga secara tegas. Pengertian surat berharga dapat ditemukan dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan, yaitu

“Surat berharga adalah surat pengakuan hutang, wesel, saham, obligasi, sekuritas kredit atau setiap derivatifnya atau kepentingan lain atau suatu kewajiban penerbit dalam bentuk yang lazim diperdagangkan dalam pasar modal dan pasar uang.”

Beberapa ahli hukum memberikan pengertian surat berharga sebagaimana diuraikan di bawah ini:

1. Wirjono Prodjodikoro

*"Surat berharga adalah surat yang bersifat seperti uang tunai. Jadi surat berharga mempunyai fungsi dapat dipakai untuk melakukan pembayaran. Ini berarti pula bahwa surat berharga dapat diperdagangkan, agar sewaktu-waktu dapat ditukarkan dengan uang tunai atau negotiable instruments."*⁷²

2. Purwosutjipto

*"Surat berharga merupakan surat tuntutan utang dari pembawa hak dan mudah untuk diperjualbelikan. Hal ini berbeda dengan surat yang mempunyai harga, karena surat yang mempunyai harga berarti surat bukti tuntutan utang yang sulit diperjualbelikan."*⁷³

3. Emmy Pangaribuan Simanjuntak

*"Suatu surat disebut surat berharga, jika di dalam surat tersebut tercantum nilai yang sama dengan nilai perikatan dasarnya. Perikatan dasar inilah yang menjadi kausa dari diterbitkannya surat berharga. Dengan perkataan lain, bahwa sepucuk surat itu dikatakan sebagai surat berharga, karena di dalam surat itu tercantum nilai yang sama dengan nilai perikatan dasarnya. Perikatan dasar antara dua orang, adalah yang menjadi sebab diterbitkannya surat berharga, seperti wesel, cek, surat sanggup dan lain-lain."*⁷⁴

4. Abdulkadir Muhammad

"Surat berharga ialah surat yang oleh penerbitnya sengaja diterbitkan sebagai pelaksanaan pemenuhan suatu prestasi yang berupa pembayaran sejumlah uang tetapi pembayaran tersebut tidak

⁷²Wirjono Prodjodikoro, 1992, *Hukum Wesel, Cek, dan Aksep di Indonesia*, Sumur Bandung, Bandung, hlm. 34.

⁷³HMN. Purwosutjipto, 1994, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid7: Hukum Surat Berharga*, Djambatan, Jakarta, hlm. 5-6.

⁷⁴Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1982, *Hukum Dagang: Surat-Surat Berharga*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, hlm. 29.

dilakukan dengan menggunakan mata uang melainkan dengan menggunakan alat bayar lain. Alat bayar ini berupa surat, yang berisi perintah dari pihak penerbit kepada pihak ketiga (tersangkut) atau pernyataan kesanggupan dari penerbit untuk membayar sejumlah uang kepada pemegang sah dari surat tersebut.”⁷⁵

5. Velt Meijer

“Surat berharga adalah suatu alat bukti dari suatu tagihan atas orang yang menandatangani surat itu, tagihan mana dapat dipindahtangankan dengan penyerahan surat itu dan akan dilunasi sesudah surat itu ditunjukkan.”⁷⁶

6. Widjanarto

“Surat berharga adalah surat bukti bagi pembawa hak yang dapat diperdagangkan, atau surat-surat yang bersifat dan mempunyai nilai seperti uang tunai dan dapat dialihkan haknya dari satu tangan ke tangan yang lainnya, atau negotiable.”⁷⁷

Berdasarkan beberapa pengertian surat berharga di atas, terutama merujuk pada pengertian yang disampaikan oleh Purwosutjipto, maka dapat diketahui bahwa surat berharga berbeda dengan surat yang mempunyai harga. Surat yang mempunyai harga atau nilai bukan alat pembayaran, penerbitannya tidak untuk diperjualbelikan, melainkan sekadar sebagai alat bukti diri bagi pemegangnya, bahwa dia sebagai orang yang berhak atas apa yang disebutkan atau untuk menikmati hak yang disebutkan di dalam surat itu.⁷⁸

⁷⁵Abdulkadir Muhammad, 1989, *Hukum Dagang Tentang Surat-Surat Berharga*, Cetakan Ketiga, Citra Aditya Bakti, hlm. 4.

⁷⁶JME. Velt Meijer, 1980, *Surat-Surat Berharga dan Arinya Menurut Hukum*, terjemahan Boehanoeddin Soetan Batoeah, Bina Cipta, Bandung, hlm. 11.

⁷⁷Widjanarto, 1994, *Hukum dan Ketentuan Perbankan di Indonesia*, Pustaka Utama Grafiti, Jakarta, hlm. 170.

⁷⁸Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 6.

Demikian juga dengan pengertian surat berharga yang ada dalam UU Perbankan juga berbeda dengan pengertian yang disampaikan oleh beberapa ahli hukum di atas. UU Perbankan memberikan pengertian surat berharga sangat luas, meliputi surat berharga dan surat yang mempunyai harga atau nilai. Sementara itu, para ahli hukum memberikan pengertian surat berharga dalam arti yang sempit, yaitu surat berharga sebagai alat pembayaran pengganti uang.

B. Persyaratan Umum Surat Berharga

Persyaratan umum yang wajib dipenuhi pada suatu surat berharga sebagai berikut:

1. Syarat formal

- a. Menyebutkan nama atau jenis surat berharga secara jelas.
- b. Memuat atau mengandung persyaratan kesanggupan, janji, perintah, atau kewajiban yang tidak bersyarat yang isinya dapat berupa surat-surat perintah membayar, surat hak tagih keuangan atau kebendaan, alat kredit, dan sebagainya.
- c. Mencantumkan nama pihak yang wajib/harus membayar.
- d. Penetapan nama tempat pembayaran.
- e. Menyebutkan tanggal dan tempat surat berharga tersebut diterbitkan atau ditarik.
- f. Harus ditandatangani dengan atau tanpa stempel dari penerbit atau penarik yang sah. Hal ini tergantung kepada subjek atau siapa yang menerbitkannya, bias individu, badan hukum, atau yayasan.

2. Syarat materiil.

- a. Adanya perikatan dasar atau sebab-sebab yang sah.
- b. Merupakan hak tagih untuk mendapatkan pembayaran uang atau penyerahan kebendaan.
- c. Dapat dialihkan dengan cara endosemen, *chessie*, atau peralihan dari tangan ke tangan.
- d. Tidak dapat dibatalkan oleh penerbit atau penarik.
- e. Tersedianya dana dan bendanya, jika pada saat penguangan atau penyerahan.

C. Ciri-ciri Surat Berharga

Adapun ciri-ciri surat berharga (*waardde papier*) yang membedakan dengan surat yang mempunyai harga (*papier van waarde*) sebagai berikut:⁷⁹

1. Diterbitkan sebagai alat pembayaran dari perikatan dasarnya.
2. Mudah dipindahtangankan atau dialihkan.
3. Surat bukti hak tagih bagi yang memegangnya (surat legitimasi)
4. Bentuk surat berharga tersebut ditentukan oleh peraturan-peraturan tertentu.

George Gleason Bogert, dkk., dalam bukunya *Introduction to Business Law* memberikan ciri-ciri surat berharga sebagai berikut:⁸⁰

1. *Presumptive consideration*

Adanya anggapan hukum bahwa penerbitan surat berharga itu didasarkan adanya *consideration*.

⁷⁹James Julianto Irawan, 2014, *Surat Berharga Suatu Tinjauan Yuridis Dan Praktis*, Jakarta: Kencana, hlm. 5.

⁸⁰Roedjiono, 1995, *Commercial Paper Dalam Perspektif Hukum Surat Berharga Indonesia*, Makalah Penataran Dosen Hukum Dagang, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, dalam Rachmadi Usman, 2001, *Dimensi Hukum Surat Berharga: Warkan Perbankan dan Pasar Uang*, Djambatan, Jakarta, hlm. 7.

2. *Negotiability*

- a. Mudah dipindahtangankan dari satu pemegang ke pemegang berikutnya;
- b. Memberikan kedudukan hukum yang lebih baik kepada pemegang berikutnya dari pada pemegang sebelumnya.

Selanjutnya, Pennington dan Hudson dalam bukunya *Commercial Banking Law* mengemukakan bahwa ciri-ciri surat berharga adalah sebagai berikut:⁸¹

1. Persyaratan dari dokumen tersebut harus tidak melarang dokumen tersebut diperalihkan;
2. Mengandung suatu kewajiban membayar sejumlah uang;
3. Memiliki sumber hukum peralihan.

Hukum di Amerika, sifat *negotiable* merupakan status istimewa dari surat berharga dan sifat ini dapat diketahui dan diwujudkan dalam bentuk yang sederhana. Persyaratan dapat dialihkan telah tercantum dalam *Uniform Commercial Code* pada Pasal 31-104 sampai dengan Pasal 3-112. Ketentuan tersebut memuat prinsip dasar agar suatu surat berharga tersebut *negotiable*, yaitu:⁸²

1. Adanya suatu janji atau perintah yang tidak bersyarat untuk membayar sejumlah uang tertentu;
2. Dapat dibayarkan pada waktu ditagih atau pada waktu tertentu;
3. Dapat dibayarkan kepada pembawa atau pengganti; dan
4. Tidak memuat janji, perintah, kewajiban atau wewenang lainnya.

⁸¹*Ibid.*, hlm. 7.

⁸²Gerald J. Thain, 1994, *Basic Online of The Law Commercial Paper*, Makalah disajikan pada seminar tentang Commercial Paper di Bandung, kerja sama antara Ellips Project dan Fakultas Hukum UGM, dalam Rachmadi Usman, 2001, *Dimensi Hukum Surat Berharga: Warkon Perbankan dan Pasar Uang*, Djambatan, Jakarta, hlm. 8.

D. Fungsi Surat Berharga

Surat berharga selain dilihat dari ciri-cirinya juga dapat dilihat dari fungsi atau kegunaannya yaitu sebagai berikut:⁸³

1. Sebagai alat pembayaran

Sebagai alat pembayaran juga sebagai alat tukar maka surat berharga akan mempunyai fungsi seperti uang tunai sehingga menjadi alat pembayar praktis, mudah dan lancar. Misalnya, seseorang yang membeli barang membayar dengan selebar cek.

2. Sebagai alat bukti perikatan dasar

Surat berharga dapat membuktikan adanya perikatan dasar yang menyebabkan diterbitkannya surat berharga. Contohnya: surat saham. Surat saham tersebut dapat menunjukkan perikatan dasarnya berupa perjanjian penyertaan modal untuk membentuk suatu Perseroan Terbatas.

3. Sebagai alat untuk mengalihkan hak

Surat berharga dapat berfungsi untuk memindahkan hak tagih yang ada didalamnya. Sebagai contoh ialah cek yang dipindah-tangankan dari satu orang ke orang lainnya maka hak tagih yang ada pada cek tersebut berpindah atau beralih dari pemegang yang satu kepada pemegang yang lainnya.

4. Sebagai alat/sarana berinvestasi

Sebagai sarana berinvestasi maka surat berharga dapat berfungsi sebagai alat untuk berinvestasi bagi pemiliknya dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan.

Sementara itu, menurut Abdul Kadir Muhammad surat berharga mempunyai 3 (tiga) fungsi, yaitu:⁸⁴

⁸³James Julianto Irawan, *Ibid*, hlm. 07.

⁸⁴Abdul Kadir Muhammad, 1989, *Hukum Dagang Tentang Surat-Surat Berharga*, Cetakan Ketiga, Citra Aditya Bakti, hlm. 5.

- a. Sebagai alat pembayaran (alat tukar uang);
- b. Sebagai alat untuk memindahkan hak tagih (diperjualbelikan dengan mudah atau sederhana);
- c. Sebagai surat bukti hak tagih (surat legitimasi).

E. Surat Berharga Di dalam KUHD

Surat berharga yang diatur dalam titel 6 dan titel 7 KUHD itu dikategorikan menurut bentuknya ada 3 macam yaitu sebagai berikut:

1. Surat sanggup membayar atau janji untuk membayar

Dalam surat ini si penandatanganan berjanji atau menyanggupi membayar sejumlah uang kepada pemegang surat itu atau orang yang menggantikannya. Contoh: surat sanggup dan promes atas tunjuk.

2. Surat perintah membayar

Dalam surat ini penerbit memerintahkan kepada pihak ketiga (tersangkut) yang namanya disebutkan dalam surat itu untuk membayar sejumlah uang kepada pemegang atau penggantinya. Jika pihak bank tidak mau membayar maka penerbit tetap bertanggungjawab atas pembayaran itu. Contoh: surat wesel dan cek.

3. Surat pembebasan utang

Dalam surat ini penerbit memberi perintah kepada pihak ketiga untuk membayar sejumlah uang kepada pemegang yang menunjuk dan menyerahkan surat itu, bagi pihak ketiga yang telah membayar surat itu menjadi bukti bahwa ia telah melunasi hutangnya sehingga ia dibebaskan dari kewajiban membayar kepada penerbit. Contoh: kwitansi atas tunjuk.

F. Surat Berharga Di luar KUHD

Surat berharga yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan mengatur bentuk-bentuk surat berharga, yaitu sebagai berikut:

1. *Commercial Paper*

Commercial Paper (Surat berharga komersial / CP) adalah surat sanggup / promise tanpa jaminan (*unsecured debt*) yang diterbitkan oleh perusahaan dan diperdagangkan melalui bank atau perusahaan efek, berjangka waktu pendek (*short term*) dan diperdagangkan dengan sistem diskonto. Sedangkan menurut PBI Nomor 19/9/PBI/2017 Tentang Penerbitan Dan Transaksi Surat Berharga Komersial Di Pasar Uang, Surat Berharga Komersial (*commercial paper*) adalah surat berharga yang diterbitkan oleh Korporasi Non-Bank berbentuk surat sanggup (*promissory note*) dan berjangka waktu sampai dengan 1 (satu) tahun yang terdaftar di Bank Indonesia.

2. Bilyet Giro

Berdasarkan ketentuan yang ada dalam PBI Nomor 18/41/PBI/2016 Tentang Bilyet Giro, yang dimaksud dengan Bilyet Giro adalah surat perintah dari Penarik kepada Bank Tertarik untuk melakukan pemindahbukuan sejumlah dana kepada rekening Penerima. Jadi berbeda dengan surat berharga lainnya yang merupakan surat perintah atau surat sanggup untuk membayar, Bilyet giro adalah surat perintah untuk memindahbukuan. Dalam hal ini, penerima tidak akan mendapatkan uang tunai tetapi hanya jumlah rekening gironya bertambah.

G. Jenis-Jenis Surat Berharga sebagai Alat Pembayaran

1. Surat Wesel

Yang dimaksud dengan surat wesel adalah surat yang memuat kata wesel, yang diterbitkan pada tanggal dan tempat tertentu, dengan mana pihak penerbit memerintahkan tanpa syarat kepada pihak tersangkut untuk melakukan pembayaran sejumlah uang tertentu kepada pemegang atau penggantinya, pada tanggal dan tempat tertentu.⁸⁵ Pengertian ini diambilkan dari ketentuan Pasal 100 KUHD, yang mana pasal tersebut sebenarnya mengatur tentang syarat-syarat formil dari surat wesel. Syarat-syarat formil surat wesel itu sendiri menurut ketentuan Pasal 100 KUHD adalah:

- a. Istilah wesel harus dimuat dalam teksnya sendiri dan disebutkan dalam bahasa surat itu ditulis;
- b. Perintah tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu;
- c. Nama tersangkut;
- d. Penetapan hari bayar (jatuh tempo/hari gugur);
- e. Penetapan tempat pembayaran;
- f. Nama pemegang atau penggantinya;
- g. Tanggal dan tempat penerbitan;
- h. Tanda tangan penerbit.

Kedelapan syarat tersebut di atas harus dimuat dalam surat wesel dengan konsekuensi apabila ada hal yang tidak dimuat, surat wesel tersebut tidak sah sebagai surat wesel. Akan tetapi apabila mendasarkan pada ketentuan pasal 101 KUHD ada beberapa hal yang dapat tidak dimuat dalam surat wesel dan surat wesel tersebut tetap sah, yaitu:

⁸⁵Abdul Kadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 35.

- a. Penetapan hari bayar, dengan konsekuensi surat wesel tersebut dibayarkan pada saat diperlihatkan (*zicht wissel*);
- b. Penetapan tempat pembayaran, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama tersangkut dianggap sebagai tempat pembayaran;
- c. Tempat penerbitan, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama penerbit dianggap sebagai tempat penerbitan.

Surat wesel dikatakan sebagai alat pembayaran kredit⁸⁶ karena pemegang harus menunggu sampai hari gugur untuk dapat pembayaran dari pihak tersangkut. Untuk itu, sambil menunggu hari gugur, pemegang dapat meminta akseptasi dari pihak tersangkut. Tentang akseptasi ini diatur dalam Pasal 120 – 128 KUHD. Yang dimaksud dengan akseptasi ini adalah meminta pernyataan menerima atau pernyataan kesanggupan dari pihak tersangkut untuk melakukan pembayaran pada hari gugur. Apabila tersangkut memberikan akseptasinya, maka kedudukan tersangkut akan berubah, yang semula sebagai orang yang diperintah melakukan pembayaran oleh pihak penerbit menjadi orang yang sanggup melakukan pembayaran, yang disebut dengan akseptan.

Dalam hal adanya permintaan akseptasi ini, tersangkut dapat juga menolaknya. Apabila terjadi penolakan akseptasi dari pihak tersangkut, maka ada upaya hukum yang dapat dilakukan oleh pihak pemegang, yaitu melakukan regres, yang dalam hal ini dikatakan sebagai regres non akseptasi. Sebelum melakukan regres pemegang harus membuat surat protes terlebih dahulu, dimana surat protes ini harus berupa akta otentik. Regres yang dilakukan

⁸⁶Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 139.

oleh pihak pemegang ditujukan kepada debitur wajib regres, yaitu orang yang tanda tangannya ada dalam surat wesel.

Disamping melakukan regres, pemegang dapat tidak melakukan regres, artinya apabila tersangkut menolak melakukan akseptasi pemegang menunggu sampai hari gugur. Dan pada saat hari gugur, pemegang meminta pembayaran kepada tersangkut. Apabila tersangkut menolak melakukan pembayaran, pemegang baru melakukan regres, yang didahului dengan membuat surat protes, yang dalam hal ini regres non akseptasi dan non pembayaran. Jadi dengan demikian pemegang hanya sekali membuat surat protes dan sekali melakukan regres, karena non akseptasi dan non pembayaran regres dan protesnya dijadikan satu.

Hanya saja regres tidak dapat dilakukan terhadap surat wesel yang tidak dimintakan akseptasi. Jadi, surat wesel yang tidak dimintakan akseptasi kepada tersangkut, dan pada hari gugur tersangkut menolak melakukan pembayaran, maka terhadap yang demikian ini tersangkut tidak dapat diregres oleh pihak pemegang, karena tersangkut tidak terikat pada hukum wesel.⁸⁷

Berdasarkan hal di atas, maka dapat diketahui, bahwa kewajiban penerbit surat wesel adalah:⁸⁸

1. Menjamin adanya akseptasi dan pembayaran
2. Menyediakan dana yang cukup di tempat tersangkut.

Apabila pemegang tidak memperoleh akseptasi pada saat minta akseptasi atau tidak mendapatkan dari pihak tersangkut pada saat minta pembayaran, atau penerbit tidak menyediakan dana yang cukup ditempat tersangkut, maka penerbit bertanggung

⁸⁷Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 73.

⁸⁸Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 59-64.

jawab atas seluruh kerugian pihak pemegang, dalam hal ini adalah pemegang yang jujur.

Surat wesel, menurut hari bayarnya dapat dibedakan menjadi 4 (empat) jenis, yaitu:

- a. *Zicht wissel*, yaitu surat wesel yang pembayarannya dilakukan pada saat diperlihatkan;
- b. *Nazicht wissel*, yaitu surat wesel yang pembayarannya dilakukan waktu tertentu setelah diperlihatkan;
- c. *Dag wissel*, yaitu surat wesel yang pembayarannya dilakukan pada tanggal yang telah ditentukan;
- d. *Dato wissel*, yaitu surat wesel yang pembayarannya dilakukan pada waktu tertentu setelah penanggalan.

Disamping itu, ada 5 (lima) macam bentuk surat wesel khusus yang diatur oleh undang-undang, yaitu:

- a. Surat wesel atas pengganti penerbit, yaitu surat wesel, dimana penerbit menunjuk kepada dirinya sendiri sebagai pemegang pertama, atau dengan kata lain penerbit memerintahkan kepada tersangkut untuk melakukan pembayaran sejumlah uang kepada diri penerbit. Surat wesel jenis ini kekhususannya terletak pada kedudukan penerbit sama dengan kedudukan pemegang pertama.
- b. Surat wesel atas penerbit sendiri, yaitu surat wesel dimana penerbit memerintahkan kepada dirinya sendiri untuk melakukan pembayaran sejumlah uang kepada pihak pemegang. Jadi kekhususan surat wesel ini adalah kedudukan penerbit sama dengan kedudukan tersangkut.
- c. Surat wesel untuk perhitungan orang ketiga, yaitu surat wesel dimana penerbit memerintahkan kepada tersangkut untuk

melakukan pembayaran kepada pihak pemegang dengan menggunakan dana pihak ketiga. Hal ini bisa terjadi antara lain karena pihak ketiga memerintahkan kepada pihak penerbit untuk menerbitkan surat wesel atas namanya guna melakukan pembayaran kepada pihak pemegang.

- d. Surat wesel *incasso*, yaitu surat wesel dimana pihak pemegang bukan orang yang berhak atas kepemilikan uang yang tercantum dalam surat wesel tersebut. Dia hanyalah orang yang diberi kuasa oleh pihak penerbit untuk meminta pembayaran sejumlah uang kepada pihak tersangkut. Sebagai pemegang kuasa, pemegang akan bertindak untuk kepentingan dan atas nama pemberi kuasa, dalam hal ini penerbit.
- e. Surat wesel berdomisili, yaitu surat wesel yang pembayarannya dilakukan di tempat pihak ketiga. Yang dimaksud dengan ditempat pihak ketiga adalah bukanlah tempat pembayaran surat wesel, melainkan orang ketiga yang melakukan pembayaran yang seharusnya dilakukan oleh pihak tersangkut. Jadi letak kekhususannya surat wesel ini adalah bukan pada tempatnya, melainkan pada subjek yang melakukan pembayaran. Penunjukkan pihak ketiga yang melakukan pembayaran ini dilakukan oleh tersangkut pada saat melakukan akseptasi.

Dengan mendasarkan pada pengertian surat wesel di atas, maka dapat diketahui bahwa surat wesel merupakan surat yang berklausula *aan order*, sehingga peralihannya harus dilakukan dengan menggunakan cara endosemen. Bahkan dalam hukum wesel dikenal adanya asas yang disebut *praesumption order papier*, artinya surat wesel selalu dianggap berklausula *aan order*. Jika dalam surat wesel dimuat klausula selain *aan order* maka klausula

tersebut dianggap tidak ada atau tidak berlaku. Surat wesel tersebut tetap dianggap berklausula *aan order*, sehingga tetap diperalihkan dengan cara endosemen.

Menurut ketentuan KUHD, endosemen dapat dibedakan menjadi 4 (empat) macam, yaitu:

1. Endosemen biasa;
2. Endosemen blanko;
3. Endosemen incasso; dan
4. Endosemen jaminan

Meskipun mengenal prinsip *praesumption order* papier, menurut ketentuan KUHD dimungkinkan adanya surat wesel yang berklausula tidak atas pengganti. Klausula semacam ini diperkenankan dalam surat wesel, dengan tujuan untuk mengamankan peredaran surat wesel. Penerbit surat wesel khawatir surat wesel yang telah diterbitkannya jatuh ke tangan orang yang tidak bertanggung jawab. Oleh karena itu, surat wesel yang diterbitkannya tidak diberi klausula *aan order* melainkan klausula tidak atas pengganti. Surat yang demikian ini disebut dengan surat rekta, yang akibat hukumnya surat ini tidak dapat dialihkan dengan cara endosemen tetapi dengan cara *cessie*.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat diketahui pihak-pihak yang terlibat dalam penerbitan surat wesel, yaitu:

- a. Penerbit;
- b. Pemegang;
- c. Endosan;
- d. Pengganti;
- e. Tersangkut;
- f. Akseptan.

Di samping pihak-pihak sebagaimana telah disebutkan diatas, masih ada pihak lain yang terkait dengan surat wesel, yaitu *avalis* dan *intervenient*. Yang dimaksud dengan *avalis* adalah orang yang menjamin terbayarnya surat wesel. Jadi adanya *avalis* ini bertujuan menambah jaminan bahwa pembayaran atas surat wesel tersebut akan terlaksana. *Avalis* ini nantinya akan menambah jumlah penghutang wesel. *Avalis* ini kedudukannya mirip dengan *borgtoth* sebagaimana yang diatur dalam KUHPerduta. Hanya saja, *borgtoth* kedudukannya sebagai *assessoir* terhadap perikatan pokoknya, sedangkan *avalis* berdiri sendiri terlepas dari perikatan pokoknya.⁸⁹

Sedangkan yang dimaksud dengan *intervenient* atau *pengantaraan* adalah orang yang mencampuri keadaan yang tidak menyenangkan atas diterbitkannya surat wesel. Keadaan yang tidak menyenangkan tersebut adalah keadaan non akseptasi atau non pembayaran. Dalam hal terjadi non akseptasi atau non pembayaran, pihak *intervenient* inilah yang melakukan akseptasi atau pembayaran. Adanya *intervenient* ini bertujuan untuk mencegah terjadinya penolakan akseptasi maupun penolakan pembayaran. Sehingga nantinya akan terdapat akseptasi dengan *pengantaraan* atau pembayaran dengan *pengantaraan*.⁹⁰

2. Surat Sanggup

Yang dimaksud dengan surat sanggup adalah surat yang memuat kata surat sanggup atau *promesse aan order*, yang ditandatangani pada tanggal dan tempat tertentu dengan mana penanda tangan menyanggupi tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada pemegang atau penggantinya pada tanggal dan tempat tertentu.⁹¹ Sebagaimana surat wesel, pengertian

⁸⁹Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Op. Cit.*, hlm. 77.

⁹⁰Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Op. Cit.*, hlm. 81-82.

⁹¹Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 123.

tersebut di atas diambilkan dari Pasal 174 KUHD yang mengatur tentang syarat-syarat formil surat sanggup. Syarat-syarat formil tersebut adalah:

- a. Baik klausula order maupun penyebutan surat sanggup atau promes atas pengganti, harus dimuat dalam teksnya sendiri dan disebutkan dalam bahasa surat itu ditulis.
- b. Kesanggupan tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu.
- c. Penetapan hari bayar.
- d. Penetapan tempat pembayaran.
- e. Nama pemegang atau penggantinya.
- f. Tanggal dan tempat surat sanggup ditandatangani.
- g. Tanda tangan yang mengeluarkan surat sanggup.

Ketujuh syarat formil tersebut di atas harus dimuat dalam surat sanggup dengan konsekuensi apabila ada hal yang tidak dimuat, surat tersebut tidak sah sebagai surat sanggup. Akan tetapi apabila berdasarkan pada ketentuan pasal 175 KUHD ada beberapa hal yang dapat tidak dimuat dalam surat sanggup dan surat sanggup tersebut tetap sah, yaitu:

- a. Penetapan hari bayar, dengan konsekuensi dibayarkan pada saat diperlihatkan;
- b. Penetapan tempat pembayaran, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama tersangkut dianggap sebagai tempat pembayaran;
- c. Tempat penerbitan, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama penerbit dianggap sebagai tempat penerbitan.

Menurut ketentuan pasal 176 KUHD, pengaturannya surat sanggup merujuk pada ketentuan surat wesel. Dari sekian banyak

pasal yang mengatur tentang surat wesel, hampir semuanya ditunjuk oleh Pasal 176 KUHD tersebut untuk diberlakukan pada surat sanggup. Hanya ada beberapa pasal yang tidak dapat diberlakukan, hal itu karena adanya perbedaan sifat antara surat wesel dengan surat sanggup. Perbedaan sifat tersebut adalah bahwa surat wesel merupakan surat perintah untuk melakukan pembayaran, sedangkan surat sanggup adalah surat pernyataan sanggup untuk membayar. Ketentuan-ketentuan surat wesel yang tidak dapat diberlakukan pada surat sanggup tersebut antara lain terutama yang berkaitan dengan penerbit, dan akseptasi.⁹²

Seperti halnya surat wesel, dalam surat sanggup pun mengenal pembedaan berdasarkan hari bayarnya, yaitu pada saat diperlihatkan, pada waktu tertentu setelah diperlihatkan, pada tanggal tertentu, dan pada waktu tertentu setelah penanggalan. Dalam hal surat sanggup tersebut dibayarkan pada waktu tertentu setelah penglihatan, maka terhadap surat sanggup tersebut harus diperlihatkan terlebih dahulu kepada penandatanganan surat sanggup sebelum dimintakan pembayaran.⁹³ Memperlihatkan surat sanggup kepada penanda tangan tersebut disebut *visum* (bukan akseptasi). Pada saat *visum* itulah penanda tangan akan membubuhi kata “dilihat” pada surat sanggup. Apabila penanda tangan menolak melakukan *visum*, maka pemegang harus membuat surat protes yang disebut protes *non visa*.

Surat sanggup sebagai salah satu jenis surat berharga mempunyai sifat-sifat sebagai berikut:

- a. Surat sanggup sebagai surat yang berklausula *aan order*
- b. Surat sanggup sebagai bukti pinjaman uang
- c. Surat sanggup sebagai alat bayar.

⁹²Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 129.

⁹³Lihat Pasal 122 KUHD.

3. Surat Cek

Cek adalah surat perintah tidak bersyarat dari pihak penerbit kepada tertarik (bank) untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada nama yang tersebut dalam surat cek atau kepada orang lain yang ditunjuk olehnya, di tempat di mana pembayaran harus dilakukan.⁹⁴ Pengertian yang hampir sama disampaikan oleh Abdulkadir Muhammad, surat cek adalah surat yang memuat kata cek, yang diterbitkan pada tanggal dan tempat tertentu, dengan mana penerbit memerintahkan tanpa syarat kepada pihak tersangkut (bank) untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada pemegang atau pembawa, di tempat tertentu.⁹⁵ Pengertian ini mendasarkan pada Pasal 178 KUHD yang mengatur tentang syarat-syarat formil surat cek. Syarat-syarat formil surat cek itu sendiri adalah:

- a. Istilah cek harus dimuatkan dalam teksnya sendiri dan disebutkan dalam bahasa surat itu ditulis.
- b. Perintah tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu.
- c. Nama tersangkut (bank).
- d. Penetapan tempat pembayaran.
- e. Tanggal dan tempat penerbitan.
- f. Tanda tangan penerbit.

Keenam syarat tersebut di atas harus dimuat dalam surat cek dengan konsekuensi apabila ada hal yang tidak dimuat, maka surat tersebut tidak sah sebagai surat cek. Akan tetapi apabila mendasarkan pada ketentuan pasal 179 KUHD ada beberapa hal yang dapat tidak dimuat dalam surat cek dan surat cek tersebut tetap sah, yaitu:

⁹⁴Rachmadi Usman, *Op. Cit.*, hlm. 40.

⁹⁵Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, 135.

- a. Penetapan tempat pembayaran, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama tersangkut (bank) dianggap sebagai tempat pembayaran. Jika di samping nama tersangkut itu terdapat lebih dari satu tempat yang disebutkan, surat cek tersebut harus dibayar di tempat yang disebutkan pertama;
- b. Dalam hal point a di atas tidak terpenuhi semua, maka surat cek dibayar di kantor pusat tersangkut (bank);
- c. Tempat penerbitan, dengan konsekuensi nama tempat yang tertulis di samping nama penerbit dianggap sebagai tempat penerbitan.

Dalam syarat formil surat cek tidak disebutkan tanggal pembayaran atau jatuh tempo, hal itu memang dimaksudkan bahwa surat cek dibayarkan pada saat diperlihatkan. Oleh karena itulah surat cek disebut sebagai alat pembayaran kontan.⁹⁶ Hal ini berbeda dengan surat wesel yang merupakan alat pembayaran kredit. Berkaitan dengan itu pula, surat cek tidak mengenal lembaga akseptasi.

Karena surat cek merupakan lembaga pembayaran kontan, maka waktu peredaran surat cek tersebut lebih pendek dari pada surat wesel. Surat cek harus sudah dimintakan pembayaran kepada pihak tersangkut sebelum 70 (tujuh puluh) hari setelah penerbitan. Hal ini berkaitan dengan kewajiban dari pihak penerbit, dimana pihak penerbit mempunyai kewajiban untuk menyediakan dana di tempat tersangkut sejak penerbit menerbitkan surat cek hingga 70 (tujuh puluh) hari kemudian, sehingga jika sewaktu-waktu pemegang minta pembayaran, tersangkut dapat membayarnya dan tersangkut tidak dapat menolak me-

⁹⁶Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 140.

lakukan pembayaran. Tetapi apabila dana tidak ada ataupun tidak mencukupi, maka tersangkut akan menolak melakukan pembayaran dan keadaan tersebut dikatakan cek kosong.⁹⁷

Penerbit yang telah menerbitkan cek tetapi tidak disertai dengan penyediaan dana yang cukup di tempat tersangkut itulah yang dikatakan cek kosong. Terhadap penerbit yang demikian ini, pemegang dapat melakukan upaya hukum, yaitu:

- a. Menawarkan kembali surat cek tersebut kepada tersangkut di hari berikutnya;
- b. Regres, yaitu upaya hukum yang diberikan oleh hukum surat berharga (hukum cek);
- c. Gugatan perdata, dengan alasan wanprestasi atau perbuatan melawan hukum;
- d. Tuntutan pidana;

Disamping itu terhadap penerbit surat cek kosong ini juga terancam sanksi administrasi dari pihak bank, yaitu dimasukkannya penerbit dalam daftar hitam (*black list*) bank yang bersangkutan, yang kemudian oleh bank daftar tersebut akan dilaporkan kepada Bank Indonesia. Bank Indonesia pun nantinya akan menyebarkan daftar tersebut ke seluruh bank yang ada di Indonesia.

Karena konsekuensi yang harus ditanggung oleh pihak penerbit sangatlah berat apabila terkena kasus cek kosong, maka apabila pada saat menerbitkan surat cek dananya tidak mencukupi dan baru akan mencukupi beberapa waktu kemudian, maka untuk menghindari terjadinya kasus cek kosong penerbit dapat menerbitkan surat cek bertanggal mundur. Penerbit dapat menanggali surat cek tersebut menyesuaikan dengan kondisi keuangan penerbit. Dengan menerbitkan surat cek bertanggal

⁹⁷Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 162.

mundur itu, maka kewajiban penyediaan dana dan perintah untuk membayar kepada pihak tersangkut juga mundur.

Setelah jangka waktu tujuh puluh hari sejak penerbitan surat cek, pemegang masih dapat menawarkan surat ceknya kepada pihak tersangkut untuk meminta pembayaran. Dalam hal ini, tersangkutpun masih dapat membayar surat cek tersebut asalkan dananya tersedia. Tetapi apabila dananya tidak tersedia ataupun tidak mencukupi untuk membayar surat cek tersebut yang akibatnya tersangkut menolak melakukan pembayaran, penerbit sudah tidak dapat dipersalahkan, karena kewajiban penerbit hanya menyediakan dana selama tujuh puluh hari sejak penerbitan. Sampai kapan tersangkut dapat melakukan pembayaran? Dalam hal ini, tersangkut masih terus dapat melakukan pembayaran selama dana mencukupi sampai surat cek tersebut kedaluarsa. Surat cek dikatakan kedaluarsa jika telah melewati jangka waktu enam bulan setelah jangka waktu tujuh puluh hari. Setelah memasuki masa kedaluwarsa tersebut, tersangkut wajib menolak untuk melakukan pembayaran. Hal ini untuk memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi pihak penerbit. Penerbit tidak mungkin dibebani kewajiban yang tanpa batas waktu.

Demikian juga sebaliknya, untuk memberikan perlindungan hukum kepada pemegang, surat cek yang sudah diterbitkan tidak dapat dibatalkan ataupun ditarik kembali oleh pihak penerbit sampai batas waktu 70 (tujuh puluh) hari masa peredaran surat cek tersebut lewat. Apabila belum melewati batas waktu tujuh puluh hari penerbit membatalkan atau menarik kembali surat cek, maka pembatalan atau penarikan kembali tersebut harus diabaikan. Pembatalan atau penarikan kembali tersebut baru akan

diperhatikan/diberlakukan setelah lewat 70 (tujuh puluh) hari sejak penerbitan.

Perbedaan lain dengan surat wesel, surat cek pada dasarnya berklausula *aan toonder*, akan tetapi tidak menutup kemungkinan bagi surat cek untuk berklausula *aan order*. Surat cek akan berklausula *aan toonder* apabila nama pemegangnya tidak dicantumkan dalam surat cek, sehingga peralihannya cukup dengan cara dari tangan ke tangan/peralihan langsung/peralihan nyata. Apabila nama pemegangnya dituliskan dalam surat cek, maka surat cek itu akan berklausula *aan order*, sehingga peralihannya dengan cara endorsemen.⁹⁸

Seperti halnya surat wesel, surat cekpun mengenal bentuk-bentuk khusus, yaitu:

- a. Surat cek atas pengganti penerbit;
- b. Surat cek atas penerbit sendiri;
- c. Surat cek untuk perhitungan pihak ketiga;
- d. Surat cek incasso;
- e. Surat cek berdomisili;

Surat cek merupakan surat yang berklausula atas tunjuk dan dibayarkan pada saat diperlihatkan. Hal ini mengakibatkan surat cek sangat rawan, karena siapapun yang menguasai surat cek tersebut akan dapat meminta pembayaran kepada pihak tersangkut. Oleh karena itu, penerbit dapat melakukan upaya-upaya untuk mengamankan peredaran surat cek tersebut, untuk menghindari pencairan surat cek oleh pihak yang tidak berhak. Upaya tersebut adalah:⁹⁹

⁹⁸Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 138.

⁹⁹Abdulkadir Muhammad, *Op. Cit.*, hlm. 167-170.

a. Surat cek bergaris miring (bersilang/*crossed cheque*)

Yang dimaksud dengan surat cek bergaris miring (bersilang/*crossed cheque*) adalah surat cek yang oleh penerbitnya diberi tanda dua garis miring sejajar dari kanan atas ke kiri bawah. Apabila penerbit sudah memberi dua garis miring sejajar, maka hal tersebut sudah tidak dapat dicoret atau dibatalkan. Dalam hal ini ada dua jenis surat cek bergaris miring, yaitu surat cek bergaris miring umum dan surat cek bergaris miring khusus.

Surat cek bergaris miring umum adalah surat cek dimana diantara dua garis miring tersebut tidak dimuat suatu petunjuk atau perkataan bank atau lain sebagainya. Akibatnya hukumnya dari surat cek bergaris miring umum tersebut, pihak tersangkut hanya dapat membayar surat cek tersebut kepada bank lain atau nasabahnya. Bank tidak boleh menerima surat cek bergaris miring selain dari salah seorang nasabahnya atau dari bank lain. Dengan demikian surat cek bergaris miring tidak dimungkinkan jatuh ke tangan orang yang tidak berhak.

Sedang yang dimaksud dengan surat cek bergaris miring khusus adalah surat cek dimana diantara dua garis miring tersebut terdapat nama bank. Nama bank yang terdapat diantara dua garis miring tersebut tidak dapat dicoret atau dibatalkan. Akibat hukum dari surat cek bergaris miring khusus ini adalah tersangkut hanya dapat membayar surat cek tersebut kepada bank yang tercantum diantara dua garis miring tersebut. Atau apabila bank yang disebutkan adalah tersangkut sendiri dan pemegang cek adalah nasabahnya, maka tersangkut membayar kepada nasabahnya itu. Selain itu bank yang ditunjuk diperbolehkan menyerahkan surat cek itu kepada bank lain untuk ditagih.

b. Surat cek perhitungan

Yang dimaksud dengan surat cek perhitungan adalah surat cek yang dibagian mukanya diberi tulisan dalam bentuk miring dari kanan atas ke kiri bawah yang berbunyi untuk diperhitungkan, atau kalimat lain yang sama maksudnya. Maksud dari surat perhitungan ini adalah terhadap surat cek tersebut hanya dapat dilakukan pemindahbukuan oleh pihak tersangkut, dari rekening penerbit kepada rekening pemegang. Jadi terhadap surat cek perhitungan ini tidak dapat dilakukan pembayaran secara tunai, fungsinya sama dengan bilyet giro. Sehingga dengan demikian, baik penerbit maupun pemegang harus memiliki rekening giro, tidak dapat rekening yang lain.

Surat cek adalah surat perintah tanpa syarat kepada pihak tersangkut untuk membayar sejumlah tertentu. Konsekuensi dari itu, selama masih dalam waktu tenggang penawaran, surat cek yang sudah diterbitkan oleh pihak penerbit tidak dapat dibatalkan atau tidak dapat ditarik kembali. Apabila surat cek tersebut dibatalkan atau ditarik kembali oleh penerbit, maka pembatalan atau penarikan kembali tersebut tidak berlaku dan dianggap tidak pernah ada, oleh karena itu pihak tersangkut wajib mengabaikannya. Pembatalan atau penarikan kembali tersebut baru bisa dilakukan atau baru diberlakukan apabila sudah lewat dari masa tenggang penawaran.¹⁰⁰

4. Bilyet Giro

Bilyet Giro adalah surat perintah dari Penarik kepada Bank Tertarik untuk melakukan pemindahbukuan sejumlah dana kepada rekening Penerima. Berdasarkan pengertian tersebut, dalam Bilyet Giro akan melibatkan beberapa pihak, yaitu:

¹⁰⁰Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Op. Cit.*, 162.

- a. Penarik adalah pemilik Rekening Giro yang menerbitkan Bilyet Giro;
- b. Penerima adalah pemilik rekening yang disebutkan namanya dalam Bilyet Giro untuk menerima sejumlah dana;
- c. Bank Tertarik adalah Bank yang diperintahkan oleh Penarik untuk melakukan pemindahbukuan sejumlah dana dengan menggunakan Bilyet Giro; dan
- d. Bank Penerima adalah Bank yang menatausahakan rekening Penerima.

Dalam PBI Nomor 18/41/PBI/2016 Tentang Bilyet Giro, ditentukan, bahwa penggunaan Bilyet Giro berlaku prinsip umum sebagai berikut:

- a. Sebagai sarana perintah pemindahbukuan;
- b. Tidak dapat dipindahtangankan;
- c. Diterbitkan dalam mata uang Rupiah; dan
- d. Ditulis dalam Bahasa Indonesia.

Selanjutnya Bilyet Giro harus memenuhi syarat formil, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 3 PBI Nomor 18/41/PBI/2016, dengan konsekuensi apabila tidak memenuhi syarat formil, maka Bilyet Giro tersebut tidak berlaku sebagai Bilyet Giro. Syarat-syarat formil Bilyet Giro tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Nama "Bilyet Giro" dan nomor Bilyet Giro;
- b. Nama Bank Tertarik;
- c. Perintah yang jelas dan tanpa syarat untuk memindahbukuan sejumlah dana atas beban Rekening Giro Penarik;
- d. Nama dan nomor rekening Penerima;
- e. Nama Bank Penerima;
- f. Jumlah dana yang dipindahbukukan baik dalam angka maupun dalam huruf secara lengkap;

- g. Tanggal Penarikan;
- h. Tanggal Efektif;
- i. Nama jelas Penarik; dan
- j. Tanda tangan Penarik.

Dalam PBI Nomor 18/41/PBI/2016 tersebut juga ditentukan bahwa tanggal Efektif sebagaimana dimaksud di atas harus berada dalam Tenggang Waktu Pengunjukan, yaitu 70 (tujuh puluh) hari sejak penarikan Bilyet Giro. Yang dimaksud dengan tanggal efektif adalah tanggal yang tercantum pada Bilyet Giro dan merupakan tanggal mulai berlakunya perintah pemindahbukuan.

Sama halnya dengan surat cek, selama masa tenggang tersebut, Penarik tidak diperkenankan melakukan penarikan kembali atau pembatalan Bilyet Giro yang sudah ditarik, karena, Bilyet Giro merupakan perintah tanpa syarat. Jadi, penarik tidak boleh memberikan syarat apapun dalam bilyet giro dalam pelaksanaan pemindahbukuan, termasuk membatalkan dan menarik kembali. Akan tetapi, Penarik dapat mengajukan permohonan pemblokiran pembayaran Bilyet Giro dengan alasan tertentu selama Tenggang Waktu Pengunjukan.

Menurut ketentuan PBI Nomor 18/41/PBI/2016, syarat formil yang berupa nama "Bilyet Giro" dan nomor Bilyet Giro; nama Bank Tertarik; perintah yang jelas dan tanpa syarat untuk memindahbukuan sejumlah dana atas beban Rekening Giro Penarik menjadi kewajiban Bank Tertarik untuk memenuhinya. Di samping itu, Bank Tertarik berkewajiban juga untuk:

- a. Menatausahakan Rekening Giro Penarik;
- b. Menatausahakan Bilyet Giro yang diberikan kepada Penarik;
- c. Melakukan verifikasi Bilyet Giro yang ditarik oleh Penarik;

- d. Melaksanakan perintah pemindahbukuan sejumlah dana sesuai dengan perintah dalam Bilyet Giro;
- e. Menindaklanjuti pemblokiran pembayaran Bilyet Giro berdasarkan surat permohonan dari Penarik dan/atau pihak yang berwenang;
- f. Melakukan penolakan Bilyet Giro dengan alasan penolakan sebagai berikut:
 - Tidak memenuhi syarat formal Bilyet Giro;
 - Pencantuman Tanggal Efektif tidak dalam Tenggang Waktu Pengunjukan;
 - Terdapat koreksi yang tidak sesuai dengan ketentuan;
 - Diunjukkan tidak dalam Tenggang Waktu Efektif;
 - Syarat formal Bilyet Giro diduga diisi oleh pihak lain selain Penarik;
 - Bilyet Giro diblokir pembayarannya;
 - Tanda tangan tidak sesuai dengan spesimen yang ditatausahakan oleh Bank Tertarik;
 - Bilyet Giro diduga palsu atau dimanipulasi;
 - Rekening Giro Penarik telah ditutup; dan/atau
 - Tidak tersedia dana yang cukup pada Rekening Giro Penarik.
- g. Menatausahakan penggunaan Bilyet Giro.

Sebagai konsekuensi dari adanya kewajiban tersebut, Bank Tertarik bertanggung jawab atas kerugian yang timbul akibat tidak dipenuhinya syarat formal Bilyet Giro secara lengkap Kewajiban Penarik, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 7 PBI Nomor 18/41/PBI/2016 dan harus memenuhi ketentuan syarat formil pada saat penerbitan Bilyet Giro, berupa:

 - Nama dan nomor rekening Penerima;

- Nama Bank Penerima;
- Jumlah dana yang dipindahbukukan baik dalam
- Angka maupun dalam huruf secara lengkap;
- Tanggal Penarikan;
- Tanggal Efektif;
- Nama jelas Penarik; dan
- Tanda tangan Penarik.

Apabila terdapat kesalahan penulisan dalam Bilyet Giro, maka Penarik harus melakukan koreksi. Setiap koreksi yang dilakukan oleh Penarik harus ditandatangani oleh Penarik. Tanpa ada tanda tangan tersebut, maka Bilyet Giro tersebut terancam ditolak oleh Bank Penerima atau Bank Tertarik.

Yang dimaksud dengan tenggang waktu efektif adalah jangka waktu yang disediakan oleh Penarik kepada Penerima untuk meminta pelaksanaan perintah dalam Bilyet Giro kepada Bank Tertarik. Tenggang Waktu Efektif dihitung sejak Tanggal Efektif sampai dengan berakhirnya Tenggang Waktu Pengunjukan, yaitu 70 (tujuh puluh) hari dihitung sejak Tanggal Penarikan. Setelah berakhirnya Tenggang Waktu Pengunjukan, berakibat pada:

- 1) Bilyet Giro menjadi tidak berlaku; dan
- 2) Kewajiban Penarik untuk menyediakan dana atas penarikan Bilyet Giro menjadi hapus.

Pasal 8 PBI Nomor 18/41/PBI/2016 menentukan, pihak Penerima berkewajiban untuk:

- 1) Memastikan pemenuhan atas:
 - Ketentuan tentang syarat formil Bilyet giro;
 - Ketentuan tentang tanggal efektif dan tenggang waktu pengunjukan;

- Pelaksanaan kewajiban Bank Tertarik berkaitan pemenuhan syarat formil;
 - Pelaksanaan kewajiban Penarik berkaitan dengan pemenuhan syarat formil.
- 2) Menolak Bilyet Giro yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud dalam huruf a di atas; dan
 - 3) Meminta Penarik untuk melakukan pemblokiran atas Bilyet Giro yang diterima, dalam hal diperlukan.

Sementara itu, menurut ketentuan Pasal 9 PBI Nomor 18/41/PBI/2016 Bank Penerima berkewajiban untuk:

- 1) Memastikan Bilyet Giro yang diterimanya sudah memenuhi ketentuan tentang:
 - Syarat formil Bilyet Giro;
 - Tanggal efektif dan tenggang waktu penginjukan;
 - Bank Tertarik memenuhi syarat formil yang menjadi kewajibannya;
 - Penarik memenuhi syarat formil yang menjadi kewajibannya;
- 2) Melakukan verifikasi terhadap Bilyet Giro yang diterima dari Penerima;
- 3) Meneruskan Bilyet Giro yang sudah memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud di atas kepada Bank Tertarik;
- 4) Melakukan penolakan Bilyet Giro yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud di atas, dengan alasan penolakan sebagai berikut:
 - Tidak memenuhi syarat formal Bilyet Giro;
 - Pencantuman tanggal efektif tidak dalam tenggang waktu pengunjukan;

- Terdapat koreksi yang tidak sesuai dengan ketentuan;
 - Diunjukkan tidak dalam Tenggang Waktu Efektif;
 - Syarat formal Bilyet Giro diduga diisi oleh pihak lain selain Penarik;
 - Bilyet Giro diblokir pembayarannya;
 - Tanda tangan tidak sesuai dengan spesimen yang ditatausahakan oleh Bank Tertarik;
 - Bilyet Giro diduga palsu atau dimanipulasi;
 - Rekening Giro Penarik telah ditutup; dan/atau
 - Tidak tersedia dana yang cukup pada Rekening Giro Penarik.
- 5) Memindahbukukan sejumlah dana yang diterima dari Bank Tertarik ke rekening Penerima; dan
 - 6) Menyampaikan informasi kepada Penerima dalam hal Bilyet Giro ditolak oleh Bank Tertarik disertai dengan alasan penolakan.

Dalam PBI Nomor 18/41/PBI/2016 ditentukan, baik Bank Penerima maupun Bank Tertarik dapat melakukan penolakan atas Bilyet Giro yang diunjukkan kepadanya. Penolakan dapat dilakukan tanpa memperhatikan ketersediaan dana dalam rekening giro Penarik, baik oleh Bank Penerima maupun Bank Tertarik, karena alasan sebagai berikut:

- 1) Tidak memenuhi syarat formal Bilyet Giro;
- 2) Pencantuman Tanggal Efektif tidak dalam Tenggang Waktu Pengunjukan;
- 3) Diunjukkan tidak dalam Tenggang Waktu Efektif;
- 4) Bilyet Giro diblokir pembayarannya;
- 5) Bilyet Giro diduga palsu atau dimanipulasi;

Bank Tertarik yang melakukan penolakan dengan alasan Bilyet Giro diduga palsu atau dimanipulasi, wajib menahan dan menunda pembayaran Bilyet Giro yang diduga terdapat indikasi pemalsuan. Penahanan dan penundaan pembayaran Bilyet Giro wajib ditindaklanjuti dengan verifikasi paling lama sampai dengan 1 (satu) hari kerja berikutnya. Dalam hal hasil verifikasi tersebut menunjukkan bahwa indikasi pemalsuan tidak terbukti, Bilyet Giro diproses sesuai dengan ketentuan.

Soal Latihan

1. Samakah surat berharga dan surat yang berharga itu? Jelaskan dengan memberikan contoh?
2. Sebutkan fungsi dari surat berharga itu?
3. Surat berharga diatur dalam KUHD dan di luar KUHD yaitu pada perbankan dan pasar modal, berikan satu contoh surat berharga untuk masing-masing pengaturan tersebut?
4. Bentuk surat berharga dalam KUHD ada 3 macam, jelaskan?
5. Apa yang dimaksud dengan persyaratan umum dan khusus yang harus dimuat dalam surat berharga itu? dengan memberikan satu contoh.

BAB VI

LETTER OF CREDIT

A. Konsep Dasar Letter of Credit

Dalam melakukan transaksi perdagangan ekspor-impor, sistem pembayaran yang umum digunakan adalah Letter of Credit (L/C) atau Documentary Credit. Walaupun transaksi yang dilakukan antara kedua belah pihak dimungkinkan untuk tidak menggunakan L/C, namun untuk melindungi kedua belah pihak biasanya transaksi dengan L/C lebih disenangi, dimana bank ikut terlibat dan mengurangi risiko tertentu.

Dalam publikasi terbitan ICC dinyatakan bahwa Documentary Credit adalah perjanjian tertulis dari sebuah bank (*issuing bank*) yang diberikan kepada penjual (*beneficiary*, exportir) atas permintaannya dan sesuai dengan instruksi-instruksi dari pembeli (*applicant*) untuk melakukan pembayaran yakni dengan cara membayar, mengakseptasi atau menegosiasiasi wesel sampai jumlah tertentu dalam jangka waktu yang ditentukan dan atas dokumen-dokumen yang ditetapkan.

Letter of Credit memiliki beberapa peran dalam perdagangan internasional, diantaranya:

1. Memudahkan pelunasan pembayaran transaksi ekspor.
2. Mengamankan dana yang disediakan importir untuk membayar barang impor.
3. Menjamin kelengkapan dokumen pengapalan.

Karena eksportir dan importir terpisah baik secara geografis maupun geopolitik, dan secara pribadi antara eksportir dan importir tidak saling mengenal, bagi eksportir merupakan risiko besar mengirimkan barang bila tidak ada jaminan pembayaran. Oleh karena itu, untuk mendapatkan jaminan tersebut eksportir meminta kepada importir agar membuka L/C untuknya. L/C inilah yang merupakan jaminan atas pelunasan barang yang akan dikirimkan oleh eksportir. Sebaliknya, pembukaan L/C merupakan jaminan pula bagi importir bersangkutan untuk memperoleh pengapalan barang secara utuh sesuai yang diinginkannya, sedangkan dana L/C tersebut tidak akan dicairkan tanpa penyerahan dokumen pengapalan. Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa Letter of Credit merupakan suatu instrumen yang ditawarkan bank devisa untuk memudahkan lalu lintas pembiayaan dalam transaksi perdagangan internasional.

Adapun kewajiban dan hak dari para pihak terkait dengan transaksi L/C:

1. Pembuka Letter of Credit berkewajiban membayar dokumen atas barang yang dibelinya sebagaimana tertera dalam L/C sepanjang semua persyaratan L/C terpenuhi. Pembuka L/C berhak menerima dokumen yang telah diaksep dan atau telah dibayar untuk mengambil barang di pelabuhan tujuan bank pembuka;

2. Berkewajiban membuka dan meneruskan L/C kepada *beneficiary* melalui *advising bank* sesuai dengan persyaratan yang diminta. Bank pembuka L/C berkewajiban membayar dokumen kepada bank pengirim/negotiating bank, sepanjang semua persyaratan L/C terpenuhi. Bank pembuka L/C berhak menerima pembayaran kembali pelunasan dari pembuka L/C berikut bunga dan biaya-biaya yang timbul;
3. *Advising bank* : berkewajiban meneruskan L/C yang diterima kepada *beneficiary* tanpa terlambat. *Advising bank* berhak mendapat *advising commission*;
4. *Beneficiary*
Berkewajiban mengapalkan barang dan menyerahkan dokumen pengapalan sesuai dengan permintaan/persyaratan dalam waktu yang ditentukan dalam L/C.
5. *Negotiating bank*
Berkewajiban memeriksa dokumen yang diserahkan oleh eksportir, mengambil alih/menegosir dokumen yang dipresentir, membayar kepada *beneficiary* sepanjang persyaratan L/C dipenuhi dan mengirimkannya kepada bank pembuka L/C. Berhak menerima kembali pembayaran dari pembuka L/C atas uang yang telah terlebih dahulu dibayarkan kepada eksportir.
6. *Confirming bank*
Berkewajiban membayar kepada *presenting bank* atas dokumen yang diterimanya sepanjang dokumen dimaksud telah sesuai dengan persyaratan L/C.

B. Pengertian Letter of Credit

Sistem kredit berdokumen lebih lazim disebut dengan Letter Of Credit. Cara pembayaran L/C sebenarnya sudah dilakukan sejak abad ke-17 di Inggris. Cara pembayaran ini adalah yang paling ideal karena risiko bagi eksportir dan importir dapat dialihkan pada bank. Letter Of Credit secara mudah dapat diartikan sebagai jaminan pembayaran bersyarat yang merupakan surat yang diterbitkan oleh bank (*issuing bank*) atas permintaan importir yang ditujukan kepada bank lain di negara eksportir (*advising/negotiating bank*) untuk kepentingan pihak eksportir dimana eksportir di beri hak untuk menarik wesel-wesel atas importir yang bersangkutan sebesar jumlah uang yang disebutkan dalam surat itu.

Istilah Letter Of Credit disebut juga "*documentary credit*" dalam bahasa Inggris dan dalam bahasa Indonesia digunakan istilah "kredit berdokumen". Pengertian Letter Of Credit yang biasanya disingkat dengan L/C menurut Bank Indonesia adalah "*Janji dari issuing bank untuk membayar sejumlah uang kepada eksportir sepanjang ia dapat memenuhi syarat dan kondisi dari Letter of Credit tersebut.*"¹⁰¹

Adapun menurut Munir Fuady memberikan definisi L/C ialah sebagai berikut:

"Letter of Credit adalah suatu surat yang dikeluarkan oleh suatu bank (bank devisa) atas permintaan dari importir (nasabah/langganan bank tersebut) yang ditujukan kepada eksportir di luar negeri yang menjadi relasi dari importir itu, yang memberi hak kepada eksportir itu untuk menarik wesel-wesel atas importir bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebutkan dalam surat itu. Selanjutnya, bank yang bersangkutan menjamin untuk mengaksep wesel atau

¹⁰¹James Julianto Irawan, *Op.cit*, hlm. 228.

menguangkan wesel yang ditarik itu asal saja sesuai dan memenuhi syarat yang tercantum dalam surat itu."

Amir M. S. dalam bukunya "*Letter of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*" memberikan pengertian L/C, yaitu:¹⁰²

"L/C adalah suatu surat yang dikeluarkan oleh bank devisa atas permintaan importer nasabah bank devisa bersangkutan dan ditujukan kepada eksportir di luar negeri yang menjadi relasi dari importir tersebut. Isi surat itu menyatakan bahwa eksportir penerima L/C diberi hak oleh importer untuk menarik wesel (surat perintah untuk melunasi utang) atas importer yang bersangkutan untuk sejumlah uang yang disebutkan dalam surat itu."

Pasal 2 *Uniform Custom and Practice for Documentary Credity* (UCP) 600 memberi definisi L/C sebagai berikut:

"L/C adalah janji membayar dari bank penerbit kepada penerima yang pembayarannya hanya dapat dilakukan oleh bank penerbit jika penerima menyerahkan kepada bank penerbit dokumen-dokumen yang sesuai dengan persyaratan L/C."

Peranan L/C dalam perdagangan internasional antara lain sebagai berikut:

1. Memudahkan pelunasan pembayaran transaksi eksport.¹⁰³
2. Mengamankan dana yang disediakan importir untuk membayar barang eksport;
3. Menjamin kelengkapan dokumen pengapalan.

Jadi, L/C berfungsi sebagai jaminan atas pelunasan barang yang akan dikirim oleh eksportir. Pembukaan L/C ini untuk kepentingan

¹⁰²Amir M.S., 1996, *Letter of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta, hlm. 1.

¹⁰³*Ibid.*, hlm. 1.

eksportir. L/C harus dibuka terlebih dahulu sebelum barang dikirimkan oleh eksportir. Akan tetapi, sebenarnya dengan adanya L/C tersebut yang diuntungkan tidak hanya eksportir, tetapi juga importir. Dengan adanya pembukaan L/C tersebut, pihak importir mendapat jaminan untuk memperoleh pengapalan barang secara utuh sesuai yang diinginkannya dan dana L/C tidak dapat dicairkan tanpa penyerahan dokumen pengapalan.¹⁰⁴

Adapun hubungan para pihak dalam Letter of Credit:

1. Nasabah dan bank

Nasabah/pemohon dengan bank menandatangani kesepakatan tentang permintaan penerbitan L/C. Bank biasanya mensyaratkan adanya jaminan dari nasabahnya, misalnya dokumen pengapalan (*bill of lading* atau konosemen). Jika diperlukan, bank dapat menahan dokumen-dokumen tersebut sampai klien telah membayar.

2. Bank penerbit dan penerima

Bank penerbit menandatangani L/C untuk kepentingan penjual. L/C di dalamnya mengandung persyaratan dari bank untuk membayar atau menerima atau menegosiasikan suatu bill of exchange segera setelah dokumen yang dipersyaratkan dalam kontrak dasar diperlihatkan. L/C menetapkan tanggal jatuh tempo dan tempat untuk mengajukan dokumen untuk pembayaran.

4. Bank penerbit dan bank penerus

Hubungannya seperti prinsipal dan agen. Bank penerus bertindak atas nama dan untuk bank penerbit. Jika bank penerus telah membayar sejumlah uang kepada penerima sesuai dengan mandatnya, atau telah menerima suatu bill of exchange

¹⁰⁴*ibid.*, hlm. 2.

(wesel) yang ditarik oleh penerima, maka ia berhak atas pembayaran dari bank penerbit.

5. Penerima dan bank penerus
Terhadap penerima, bank penerus seolah-olah bertindak sebagai agen dari bank penerbit. Penerima tidak berhak untuk menggugat penerbit.
6. Bank penerbit dan bank pengkonfirmasi
Jika bank lain menjadi confirming bank, yakni bank yang turut menjamin pembayaran L/C, maka ia bersama-sama dengan bank penerbit bertanggung jawab untuk membayar suatu bill of exchange.

Keuntungan menggunakan L/C :

1. Eksportir dapat menggantungkan kepercayaan penuh pada L/C karena pembayaran akan terjamin selama semua persyaratan yang tercantum dalam L/C terpenuhi.
2. L/C bisa dijadikan agunan untuk memperoleh pinjaman dari pihak lain (*refinancing*).
3. Bagi importir dengan dana yang sedikit/tanpa menyetorkan dana, dapat membeli/mengimpor barang dan importir juga akan merasa aman, karena bank akan menolak pembayaran kepada eksportir sebelum semua persyaratan L/C terpenuhi.

Kerugian menggunakan L/C :

1. Bank maupun *shipping company* tidak terlibat dalam pemeriksaan fisik atas barang ekspor/impor.
2. Penggunaan L/C akan timbul cukup biaya yang berkaitan dengan persyaratan proses pembukaan L/C dan penyelesaian dokumen.

3. Importir tidak dapat mendapatkan kepastian apakah barang-barang yang dikapalkan sesuai dengan yang dipesan melalui L/C.
4. Importir memerlukan jasa surveyor untuk meyakinkan keaslian barang.

C. Dasar Hukum Letter of Credit

Dasar pengaturan *Letter of Credit* di Indonesia adalah Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1982. Selain itu, Bank Indonesia dengan Surat Edaran No. 26/34/ULN tanggal 17 Desember 1993 juga mengatur tentang L/C menyatakan bahwa bank devisa (bank umum) boleh tunduk atau tidak pada *Uniform Custom Practice* (ketentuan-ketentuan tentang L/C yang dikeluarkan oleh kamar dagang internasional). Pada umumnya bank-bank di Indonesia tunduk pada peraturan-peraturan yang terdapat pada UCP.

Adapun secara internasional terdapat ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang L/C yaitu *Uniform Custom and Practice for Documentary Credity* atau disingkat dengan UCP. UCP ini pertama kali dikeluarkan oleh *International Chamber of Commerce* yaitu sebuah kamar dagang internasional. Tujuan dari diterbitkannya UCP yaitu untuk memberikan pedoman yang harus dilaksanakan oleh semua negara yang menggunakan L/C.

International Chamber of Commerce (ICC) pertama kali menerbitkan UCP pada tahun 1933 dengan brosur Nomor 82. Dalam perkembangan selanjutnya UCP ini mengalami perubahan-perubahan seiring dengan perkembangan dunia perdagangan. Revisi pertama terjadi pada tahun 1951, revisi kedua pada 1962, revisi ketiga pada 1974, dan pada 1983 dilakukan revisi keempat yang dikenal dengan sebutan UCP 400. Revisi kelima yaitu pada

tahun 1993 dengan Nomor 500 sehingga dikenal dengan UCP 500. Adapun revisi yang terakhir (keenam) yaitu pada tahun 2007 disebut dengan UCP 600.¹⁰⁵

D. Asas-Asas dalam L/C

Terdapat 2 (dua) asas/prinsip yang terpenting dalam transaksi perdagangan yang menggunakan L/C sebagai cara pembayarannya, yaitu:¹⁰⁶

1. Asas *straight compliance*

Asas ini merupakan asas kepatuhan yang ketat dalam pemeriksaan L/C. Oleh karena itu, semua pihak harus mematuhi syarat-syarat yang ada dalam L/C. Bank berhak menolak penyerahan dokumen yang diajukan oleh pihak eksportir yang tidak sesuai dengan kondisi dan persyaratan L/C, oleh karena itu, bank juga berhak menolak melakukan pembayaran.

2. Asas *sparation*

Artinya, pembayaran dengan L/C merupakan perjanjian yang terpisah dengan kontrak jual beli atau transaksi lain. Dengan adanya asas ini, bank hanya berurusan dengan dokumen tidak berurusan dengan barang.

E. Unsur-Unsur Pokok L/C

Unsur-unsur pokok yang terkandung dalam L/C adalah:¹⁰⁷

1. *Credit Substitution*, yaitu *issuing bank* menggantikan (men-substitusikan) kredibilitas *applicant* dengan kredibilitasnya sendiri.

¹⁰⁵James Julianto, *Ibid*, hlm. 230.

¹⁰⁶Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, 2001, *Transaksi Bisnis Internasional (Ekpor Impor dan Imbal Beli)*, RajaGrafindo, Jakarta, hlm. 26.

¹⁰⁷*Ibid.*, hlm. 26.

2. *Promise to pay*, yaitu L/C pada dasarnya berisi jaminan pembayaran dari *issuing bank* kepada *beneficiary*.
3. *Terms and conditions*, artinya L/C merupakan jaminan pembayaran bersyarat (*conditional guarantee*), di mana akan dilakukan pembayaran sepanjang *beneficiary* telah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan dalam L/C.
4. *Parties*, artinya dalam L/C akan melibatkan beberapa pihak, antara lain *applicant*, *issuing bank*, *beneficiary*, *advising bank*, *negotiating bank* atau *confirming bank* (kalau L/C di-*confirm* oleh bank lain).
5. *Time*, artinya dalam L/C akan selalu berkaitan dengan waktu, yaitu:
 - a. *expire date*, yaitu tanggal berakhirnya jangka waktu berlakunya suatu L/C;
 - b. *latest shipment date*, yaitu tanggal terakhir untuk melaksanakan pengapalan atau pengiriman barang sesuai yang ditentukan dalam L/C;
 - c. *latest presentation date*, yaitu tanggal terakhir bagi *beneficiary* untuk menyerahkan dokumen ke bank.

F. Isi Pokok L/C

Sebagaimana sudah disebutkan di atas, bahwa L/C merupakan surat yang dikeluarkan oleh bank devisa dalam rangka ekspor impor. Isi pokok dari L/C tersebut adalah:

1. Nomor dan tanggal L/C;
2. Jenis dan sifat L/C yang dibuka;
3. Nama dan alamat eksportir (penerima L/C) yang biasa disebut *beneficiary*;
4. Jumlah dana yang tersedia;

5. Uraian dan jumlah barang;
6. Perincian dokumen pengapalan yang disyaratkan, misalnya:
 - a. *Bill of Lading*;
 - b. Faktur perdagangan;
 - c. Daftar pengepakan;
 - d. Daftar kubikasi;
 - e. Daftar timbangan;
 - f. Keterangan Negara asal;
 - g. Sertifikat mutu;
 - h. Laporan kebenaran pemeriksaan;
 - i. Polis asuransi, dan lain-lain.
7. Batas waktu pengapalan terakhir;
8. Batas waktu berlakunya L/C;
9. Syarat pengapalan, antara lain:
 - a. Partial shipment;
 - b. Transshipment; dan lain-lain
10. Keterangan negosiasi dokumen pengapalan.

Segala sesuatu yang tercantum dalam L/C tersebut harus dipahami dan dicermati oleh eksportir, apa saja yang menjadi syarat dan ketentuan yang harus dipenuhi oleh pihak ekportir. Satu saja syarat tidak terpenuhi, maka eksportir tidak akan mendapatkan pembayaran, atau bank akan menolak melakukan pembayaran. Hal ini berkenaan dengan adanya asas dalam L/C, yaitu *straight compliance*¹⁰⁸

G. Pihak-pihak yang Terlibat di dalam Penerbitan L/C

Dalam menerbitkan sebuah L/C terdapat beberapa pihak yang

¹⁰⁸*Ibid.*, hlm. 26

mempunyai peran dan fungsinya masing-masing. Para pihak tersebut antara lain sebagai berikut:¹⁰⁹

1. *Applicant (Buyer, Importir, Accountee, Consignee, Opener)*

Applicant ialah pihak yang meminta kepada suatu bank untuk membuka L/C atas namanya. Kedudukan *applicant* dalam transaksi dagang internasional yaitu sebagai pembeli.

2. *Beneficiary (Seller, Exporter, Consignor, Vendor)*

Beneficiary ialah pihak yang untuk menerima pembukaan L/C dan di beri hak untuk menarik uang dari dana L/C yang tersedia. Kedudukan *beneficiary* dalam transaksi dagang internasional yaitu sebagai penjual.

3. *Opening Bank (Issuing Bank)*

Opening Bank ialah bank yang membuka atau menerbitkan L/C untuk kepentingan eksportir atas permintaan *applicant*.

4. *Advising Bank (Confirming Bank)*

Advising Bank ialah bank yang meneruskan L/C yang diterima dari *opening bank* kepada *beneficiary*. Biasanya *advising bank* merupakan bank yang menjadi koresponden dari *opening bank*.

5. *Negotiating Bank*

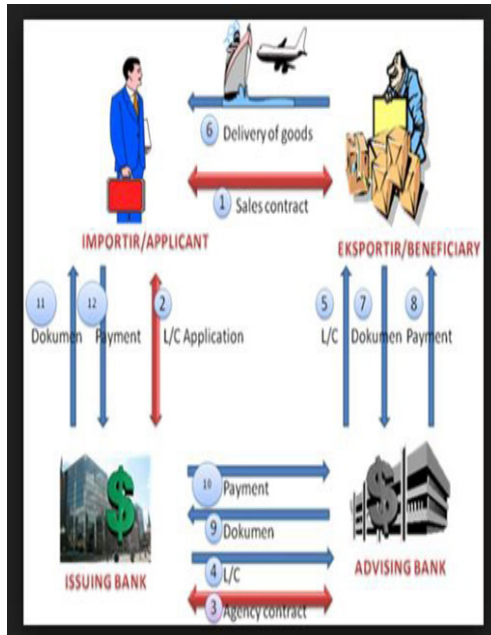
Negotiating Bank ialah bank yang melakukan pembelian atau pengambilalihan atau melakukan negosiasi atas draf atau wesel dan dokumen pengapalan milik *seller* (biasanya *advising bank* juga merupakan *negotiating bank*). Tujuan dari negosiasi yang dilakukan *negotiating bank* tersebut yaitu untuk melakukan pembayaran kepada *beneficiary* dan dengan demikian menjadi pemegang sah atau *bofide holder* atas dokumen yang telah diambilnya.

¹⁰⁹Joni Emirzon, 2002, *Hukum Surat Berharga Dan Perkembangannya di Indonesia*, Jakarta: Prenhallindo, hlm. 251.

6. *Reimbursing bank*

Yang dimaksud dengan *reimbursing bank* adalah bank yang melakukan pembayaran kembali kepada *negotiating bank* atas L/C.

H. Mekanisme Penerbitan Letter of Credit



Mekanisme penerbitan Letter Of Credit ialah sebagai berikut:

1. *Sales Contract*.
2. Importir/Pembeli mengajukan kredit berdokumen kepada *Issuing Bank*.
3. *Issuing Bank* mengirimkan surat kredit berdokumen kepada *beneficiary* (penjual) melalui *advising bank* yang sebelum terjadi *agency contract*.

4. *Advising Bank* kemudian memberitahukan kepada *beneficiary* bahwa baginya telah dikirim kredit berdokumen dari *issuing bank* atas permohonan pembeli.
5. Setelah *beneficiary* menerima surat kredit, lalu mengirimkan barang kepada pembeli.
6. *Beneficiary* mengirimkan barang kepada importir, jika barang yang diangkut banyak biasanya menggunakan alat angkut kapal.
7. *Beneficiary* mengirimkan dokumen pengangkutan dan dokumen asli kepada *advising bank* (duplikatnya dikirim langsung kepada pembeli).
8. Setelah dokumen diteliti oleh *advising bank*, kemudian dokumen-dokumen itu diterima dan dibayar oleh *advising bank* kepada *beneficiary*.
9. Dokumen kemudian oleh *advising bank* dikirim ke *issuing bank*.
10. *Issuing bank* yang sudah menerima dokumen-dokumen itu, lalu membayar kepada *advising bank*.
11. *Issuing bank* memberitahu kepada pembeli bahwa dokumen telah datang dan mengirimkan dokumen asli kepada pembeli.
12. Pembeli membayar semua kewajibannya kepada *issuing bank*.
13. Dengan menggunakan dokumen asli pembeli mengambil bayar di pelabuhan yang disepakati.

I. Hubungan Hukum Para Pihak

- a. Hubungan hukum antara eksportir dan importir
Antara eksportir dengan importir terdapat hubungan hukum jual beli, dimana pihak importir sebagai pihak pembeli berkewajiban untuk membayar harga barang dan

pihak eksportir sebagai pihak penjual berkewajiban untuk menyerahkan barang. Sebagai imbangannya, pihak eksportir mempunyai hak menerima uang pembayaran, dan pihak importir berhak untuk menerima barang yang dibelinya.

- b. Hubungan hukum antara Importir dengan Issuing Bank.
Hubungan hukum antara importir dengan *issuing bank* adalah hubungan hukum pemberian kuasa dengan pemberian upah. Akan tetapi sebagian ahli hukum menganggap hubungan antara importir dengan *issuing bank* adalah hubungan hukum campuran, yaitu perjanjian pemberian kuasa dan perjanjian untuk melakukan beberapa pekerjaan.
- c. Hubungan hukum antara *issuing bank* dengan *advising bank*.
Antara *issuing bank* dengan *advising bank* terdapat hubungan hukum kerja sama. *Advising bank* sebagai bank koresponden *issuing bank* adalah pihak yang membantu meneruskan L/C kepada *beneficiary*. Hal ini terjadi karena antara *issuing bank* dengan *beneficiary* berada di Negara yang berbeda.
- d. Hubungan hukum antara *issuing bank* dengan eksportir.
Hubungan hukum antara *issuing bank* dengan eksportir terjadi karena *issuing bank* mengambil alih kredibilitas importir dalam melakukan pembayaran kepada eksportir dan menjamin pembayaran dari importir. Menurut teori ada 3 (tiga) konstruksi hukum yang berkaitan dengan *issuing bank* dan eksportir, yaitu:
 - a. *Issuing bank* sebagai penjamin bagi importir;
 - b. *Issuing bank* sebagai aval bagi importir;
 - c. Konstruksi hukum yang menganggap L/C sebagai pemenuhan kewajiban.

- e. Hubungan hukum antara *advising bank* dengan eksportir
Dalam transaksi biasa, antara *advising bank* dengan eksportir tidak mempunyai hubungan hukum dengan eksportir (*beneficiary*). Akan tetapi, apabila *advising bank* juga berkedudukan sebagai *confirming bank*, maka hubungan hukum antara eksportir dengan *confirming bank* sama dengan *issuing bank*.

J. Jenis-jenis Letter of Credit

Jenis-jenis L/C dapat dikelompokkan sesuai dengan karakteristiknya ialah sebagai berikut:¹¹⁰

1. L/C Dilihat dari Sifatnya terhadap perubahan L/C

a. Revocable L/C

Revocable L/C ialah L/C yang sewaktu-waktu dapat diubah atau dibatalkan secara sepihak tanpa persetujuan dari pihak-pihak yang terlibat didalamnya.

b. Irrevocable L/C

Irrevocable L/C ialah L/C yang tidak dapat dibatalkan atau diubah secara sepihak tanpa persetujuan dari pihak-pihak yang terlibat yaitu *seller*, *buyer*, *opening bank* ataupun *negotiating bank*. Atau dapat dikatakan bahwa *irrevocable* ialah L/C yang setiap perubahan atau pembatalan harus seizin dari penerbit atau pihak-pihak yang terlibat.

c. *Irrevocable and Confirmed L/C*

Irrevocable and Confirmed L/C ialah *irrevocable L/C* yang mendapatkan konfirmasi suatu bank (*confirming bank*) di mana bank yang mengkonfirmasi tersebut menjamin akan melakukan

¹¹⁰James Julianto Irawan, *Op.cit.*, hlm. 236-246.

pemabayaran apabila pembeli maupun penerbit melakukan cidera janji sedangkan syarat-syarat L/C sudah dipenuhi. Cidera janji disini apabila barang sudah dikapalkan dan sesuai dengan ketentuan L/C tetapi pembeli atau bank penerbit tidak mau membayar maka bank yang mengkonfirmasi akan melakukan pembayaran atas pengapalan barang tersebut. Dalam hal ini, bank yang mengkonfirmasi ada dua, yaitu *opening bank* bersama-sama *advising bank*.

2. L/C Dilihat dari Cara Pembayaran

a. Sight L/C

Sight L/C ialah L/C yang pembayaran dilakukan secara tunai. Jika suatu bank menerbitkan sight payment L/C maka bank penerus diinstrusikan untuk melakukan pembayaran kepada penerima pada saat pengajuan dokumen-dokumen yang dipersyaratkan L/C beserta dengan wesel/draftnya.

b. Usance L/C (Acceptance LC)

Usance L/C adalah L/C yang pembayarannya dilakukan pada suatu jangka waktu tertentu setelah wesel ditunjukkan atau setelah barang dikapalkan. *Usance L/C* secara tidak langsung merupakan pemberian kredit oleh penjual kepada pembeli. Hal ini biasanya disebabkan karena pembeli berada di luar negeri.

c. Merchant L/C

Merchant L/C adalah suatu L/C yang dibuka untuk memberi kemudahan khususnya bagi proyek Penanaman Modal Asing. Pemerintah telah memberi izin kepada perusahaan yang ada Indonesia untuk mengimpor bahan baku, suku cadang, bahkan mesin-mesin ke Indonesia dengan membuka *merchant L/C*

kepada kantor induknya di luar negeri dengan tenggang waktu pembayaran.

3. L/C Dilihat Dari Syarat Penyerahan Dokumen

a. *Clean L/C*

Clean L/C adalah suatu L/C dimana penarikan wesel tidak mensyaratkan penyerahan dokumen bahkan untuk pengambilan uang dari L/C dpt dilakukan dengan kwitansi biasa. Jadi, dalam transaksi internasional yang menggunakan *clean L/C* tidak disyaratkan dokumen-dokumen untuk menerima pembayaran.

b. *Documentary L/C*

Documentary L/C adalah suatu L/C dimana penarikan wesel atau penarikan uang dr L/C tersebut harus dilengkapi dengan dokumen lain sebagaimana disebutkan dalam L/C. Dokumen yang dimaksud misalnya dokumen pengapalan (*shipping documents*).

c. *Open L/C (Unrestricted L/C)*

Yang dimaksud dengan *open L/C* ialah L/C yang memberikan hak kepada penjual/penerima L/C untuk menegosiasikan dokumen pengapalan melalui bank mana saja yang diinginkan. Jadi, negosiasi maupun pembayaran atas L/C dapat dilakukan oleh bank mana saja yang dipilih oleh penjual.

4. Jenis-Jenis L/C Khusus¹¹¹

a. *Aflopend L/C*

Yang dimaksud *aflopend L/C* adalah suatu L/C yang dibuka untuk dipergunakan baik secara sekaligus maupun sebagian-sebagian dalam batas waktu berlakunya. Apabila dana dalam

¹¹¹Hartono Hadisoeparto, 1991, *Kredit Berdokumen (Letter of Credit): Cara Pembayaran Dalam Jual Beli Pertiagaan*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 50-64.

L/C tersebut sudah habis maka secara otomatis L/C tersebut tidak dapat dipergunakan lagi. Sebaliknya, apabila dana dalam L/C tersebut masih bersisa sedang jangka waktunya sudah berakhir, maka dana sisa tersebut tidak boleh dipergunakan.

b. *Renouvellered (Revolving) L/C*

Renouvellered (Revolving) L/C adalah jenis L/C yang jangka waktunya cukup panjang sehingga memungkinkan dilakukan lebih dari satu transaksi, sebelum L/C habis waktunya. Dalam L/C tersebut diberi keterangan bahwa jika transaksi pertama telah selesai dilakukan dan wesel-wesel sudah dibayar, maka *beneficiary* diperkenankan menarik wesel lagi untuk transaksi kedua dan proses ini dapat diulang untuk transaksi yang sama.

c. *Back to Back L/C*

Back to back L/C ini dikenal dalam perdagangan yang menggunakan jasa perantara. Yang dimaksud dengan *Back to back L/C* ini adalah pembukaan L/C yang berdasarkan pada data-data L/C yang terdahulu yang sudah ada.

d. *Red Clause L/C*

Yang dimaksud dengan *red clause L/C* adalah L/C yang memperkenankan *beneficiary* melakukan penarikan sejumlah uang muka sebelum pengiriman barang. Penarikan sejumlah uang muka oleh *beneficiary* dengan hanya penyerahan kwitansi biasa atau dengan penarikan wesel biasa. Setelah itu, penarikan sisa pembayaran dilakukan dengan pembukaan L/C biasa dengan persyaratan dokumen.

5. L/C Sebagai Alat Penjaminan

Standby L/C merupakan jenis L/C yang baru akan berfungsi secara efektif apabila pihak yang disebutkan dalam L/C tersebut

melakukan wanprestasi (cedera janji). Oleh karena sifatnya yang demikian maka standby L/C menjadi mirip dengan bank garansi. Standby L/C tidak diterbitkan untuk mengcover satu transaksi perdagangan yang telah diadakan sebelumnya baik transaksi tersebut telah dilaksanakan dengan L/C ataupun tanpa L/C.

Dari sekian banyak jenis L/C tersebut, yang dianggap paling aman bagi eksportir adalah *irrevocable and confirmed L/C*, karena tidak dapat dibatalkan atau diubah sepihak selama jangka waktu berlakunya kecuali ada persetujuan semua pihak. Selain itu, L/C jenis ini mempunyai jaminan pelunasan berganda, yaitu dari *opening bank dan advising bank*. Sementara itu, L/C yang berjenis *sight L/C* dan *red clause L/C* juga dianggap aman bagi eksportir karena eksportir dapat segera menerima pembayaran.¹¹²

Di lain pihak, L/C yang paling aman bagi importir adalah *documentary L/C*, karena mewajibkan pihak eksportir untuk melengkapi syarat-syarat dokumen apabila hendak menarik wesel. Dengan dokumen-dokumen yang menjadi syarat L/C tersebut menjadikan importir yakin bahwa eksportir benar-benar memiliki barang dan telah mengirimkannya.

¹¹²Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Op. Cit.*, hlm. 29-30.

Soal Latihan

1. Jelaskan pengertian L/C ?
2. Jelaskan perbedaan L/C dengan metode pembayaran perdagangan internasional yang lainnya ?
3. Jelaskan dasar hukum L/C ?
4. Jelaskan perbedaan pengaturan L/C dalam UCP 600 dibandingkan dengan UCP 500 ?
5. Jelaskan hubungan pihak-pihak yang terlibat dalam penerbitan L/C !
6. Jelaskan keuntungan penggunaan L/C bagi eksportir maupun importir !
7. Jelaskan jenis-jenis L/C !

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Abdul Kadir Muhammad, 2002, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti.

Abdul Kadir Muhammad, 1989, *Hukum Dagang Tentang Surat-Surat Berharga*, Cetakan Ketiga, Citra Aditya Bakti.

Adrian Sutedi, *Hukum Ekspor Impor*, Cetakan Kesatu, Raih Asa Sukses, Jakarta, 2014.

Amir M.S., 1996, *Letter of Credit Dalam Bisnis Ekspor Impor*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

Arfiana Novera dan Meria Utama, *Dasar-Dasar Hukum Kontrak dan Arbitrase*, Tunggal Mandiri, cetakan 1, 2014.

Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan, dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, PT. Alumni, Bandung, 2008.

Charles L. Knapp dan Nathan M. Crystal, *Problems in Contract law cases and materials*, Boston Toronto London: Little

- Brown and Company, 1993, hlm. 2 dalam Arfiana Novera dan Meria Utama, *Dasar-Dasar Hukum Kontrak dan Arbitrase*, Tunggal Mandiri, cetakan 1, 2014.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, 1982, *Hukum Dagang: Surat-Surat Berharga*, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta.
- Endra Wijaya, Kikin Nopiandri, Habiburrokhman, *Dinamika Upaya Melakukan Sinergi Antara Hukum Perdagangan Internasional dan Hukum Lingkungan*, Jurnal Hukum dan Peradilan, Volume 6 Nomor 3, November 2017.
- Gerald J. Thain, 1994, *Basic Online of The Law Commercial Paper*, Makalah disajikan pada seminar tentang Commercial Paper di Bandung, kerja sama antara Ellips Project dan Fakultas Hukum UGM, dalam Rachmadi Usman, 2001.
- Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, 2001, *Transaksi Bisnis Internasional (Ekpor Impor dan Imbal Beli)*, RajaGrafindo, Jakarta.
- Hartono Hadisoeperto, 1991, *Kredit Berdokumen (Letter of Credit): Cara Pembayaran Dalam Jual Beli Perniagaan*, Liberty, Yogyakarta.
- HMN. Purwosutjipto, 1995, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 3: Hukum Pengangkutan, Jakarta: Djambatan.
- HMN. Purwosutjipto, 1994, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Jilid 7: Hukum Surat Berharga, Djambatan, Jakarta.

- Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, PT. RajaGrafindo, Jakarta, 2005.
- Ida Bagus Rahmadi Supancana, *Perkembangan Hukum Dagang Internasional*, Badan Pembinaan Hukum Nasional, 2012.
- James Julianto Irawan, 2014, *Surat Berharga Suatu Tinjauan Yuridis Dan Praktis*, Jakarta: Kencana.
- JME. Velt Meijer, 1980, *Surat-Surat Berharga dan Arinya Menurut Hukum*, terjemahan Boehanoeddin Soetan Batoeah, Bina Cipta, Bandung.
- Joni Emirzon, 2002, *Hukum Surat Berharga Dan Perkembangannya di Indonesia*, Jakarta: Prenhallindo.
- M. Sanson, *Essential International Trade Law*, Sydney: Cavendish, 2002.
- Peter Van den Bossche and Denise Prévost, *WTO Law in a Nutshell*, 2008.
- Roedjiono, 1995, *Commercial Paper Dalam Perspektif Hukum Surat Berharga Indonesia*, Makalah Penataran Dosen Hukum Dagang, Fakultas Hukum UGM, Yogyakarta, dalam Rachmadi Usman, 2001, *Dimensi Hukum Surat Berharga: Warkan Perbankan dan Pasar Uang*, Djambatan, Jakarta.
- Sadono Sukirno, 2004, *Makroekonomi Teori Pengantar, Ed. 3*, Rajawali Press, Jakarta.
- Widjanarto, 1994, *Hukum dan Ketentuan Perbankan di Indonesia*, Pustaka Utama Grafiti, Jakarta.

Wirjono Prodjodikoro, 1992, *Hukum Wesel, Cek, dan Aksep di Indonesia*, Sumur Bandung, Bandung.

Jurnal

Fuat Albayumi, "Soft Law Sebagai Sebuah Strategi: Studi Kasus Piagam ASEAN (ASEAN CHARTER) SOFT LAW", *Spektrum, Jurnal Ilmu Politik Hubungan Internasional* Vol. 12, No. 2, Juli 2012.

Harry Purwanto, "Keberadaan Asas Pacta Sunt Servanda dalam Perjanjian Internasional", *Mimbar Hukum*, Volume 21, Nomor 1, Februari 2009.

Ibrahim, "Lahirnya Organisasi Perdagangan Multilateral dari Havana ke Marrakesh" (Jakarta: Program Magister Ilmu Hukum Universitas Trisakti, 2017).

Sri Laksmi Anindita, "Hukum yang dipergunakan dalam Kontrak Dagang Internasional", *Jurnal Hukum Internasional*, Volume 5 Nomor 3, April, 2008.

Internet

http://djpen.kemendag.go.id/app_frontend/contents/93-empat-tahapan-utama-dalam-ekspor-menggunakan-l-c

<http://library.usu.ac.id/download/fh/hukuminter-Rosmi5.pdf> di download pada, 15 September 2018, Pukul, 22.22 wib.

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:ZxtoopSUpQgJ:cesl.cupl.edu.cn/upload/201303143272206.pdf+&cd=3&hl=id&ct=clnk&gl=id&client=firefox-b-ab>

[https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-multilateral/Pages/World-Trade-Organization-\(WTO\).aspx](https://www.kemlu.go.id/id/kebijakan/kerjasama-multilateral/Pages/World-Trade-Organization-(WTO).aspx).

GLOSARIUM

A *florpend* L/C adalah suatu L/C yang dibuka untuk dipergunakan baik secara sekaligus maupun sebagian-sebagian dalam batas waktu berlakunya. Apabila dana dalam L/C tersebut sudah habis maka secara otomatis L/C tersebut tidak dapat dipergunakan lagi. Sebaliknya, apabila dana dalam L/C tersebut masih bersisa sedang jangka waktunya sudah berakhir, maka dana sisa tersebut tidak boleh dipergunakan.

Documentary L/C adalah suatu L/C dimana penarikan wesel atau penarikan uang dari L/C tsb harus dilengkapi dengan dokumen lain sebagaimana disebutkan dalam L/C. Dokumen yang dimaksud misalnya dokumen pengapalan (*shipping documents*).

Opening Bank ialah bank yang membuka atau menerbitkan L/C untuk kepentingan eksportir atas permintaan *applicant*.

Perusahaan Asuransi merupakan perusahaan yang bergerak dalam usaha pertanggungan.

Red clause L/C adalah L/C yang memperkenankan *beneficiary* melakukan melakukan penarikan sejumlah uang muka sebelum pengiriman barang. Penarikan sejumlah uang muka oleh *beneficiary*

dengan hanya penyerahan kwitansi biasa atau dengan penarikan wesel biasa. Setelah itu, penarikan sisa pembayaran dilakukan dengan pembukaan L/C biasa dengan persyaratan dokumen.

Renouvelled (Revolving) L/C adalah jenis L/C yang jangka waktunya cukup panjang sehingga memungkinkan dilakukan lebih dari satu transaksi, sebelum L/C habis waktunya. Dalam L/C tersebut diberi keterangan bahwa jika transaksi pertama telah selesai dilakukan dan wesel-wesel sudah dibayar, maka *beneficiary* diperkenankan menarik wesel lagi untuk transaksi kedua dan proses ini dapat diulang untuk transaksi yang sama.

DAFTAR SINGKATAN

AFTA	: <i>Asia Free Trade Area</i>
B/L	: <i>Bill of Lading</i>
BPJS	: Badan Penyelenggara Jaminan Sosial.
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
CP	: Commercial Paper (Surat berharga komersial)
DLLAJR	: Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya
DSB	: <i>Dispute Settlement Body</i>
EMKA	: Ekspedisi Muatan Kereta Api
EMPU	: Ekspedisi Muatan Pesawat Udara
EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut
GT	: <i>Gross Tonage</i>
KEPPRES	: Keputusan Presiden
KUHD	: Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
KUHPerdata	: Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
ICC	: <i>International Chamber of Commerce</i>
INCOTERM	: <i>International Commercial Terms</i>
JAMSOSTEK	: Jaminan Sosial Tenaga Kerja
L/C	: <i>Letter of Credit</i>

PERSERO	: Perusahaan Perseroan
PE	: Pajak Ekspor
PET	: Pajak Ekspor Tambahan
PEB	: Pemberitahuan Ekspor Barang
PO	: Perusahaan Angkutan Umum
PT	: Perseroan Terbatas
UCP	: <i>Uniform Custom and Practice for Documentary Credit</i>

INDEKS

- Angkutan Umum 112, 208
- Arbitrase 10, 31, 45, 46, 85, 203
- Asas iv, v, 31, 79, 80, 107, 108, 109, 110, 111, 188, 204
- Asuransi 143, 206
- Bank 28, 65, 67, 68, 69, 70, 71, 153, 166, 169, 171, 172, 173, 174, 175,
176, 177, 181, 182, 185, 186, 187, 188, 191, 192, 193, 194, 195, 206
- Bill of Lading* 69, 190, 207
- cek 145, 150, 151, 152, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172
- eksportir 16, 66, 67, 68, 69, 70, 95, 180, 182, 183, 184, 186, 188, 190,
191, 194, 195, 196, 200, 201, 202, 206
- Hukum 179
- Hukum ii, iii, iv, v, 2, 8, 9, 13, 14, 29, 34, 37, 42, 45, 46, 47, 50, 51, 52,
60, 71, 79, 83, 84, 87, 89, 90, 92, 94, 97, 98, 107, 108, 110, 112, 113,
117, 126, 131, 132, 141, 144, 145, 146, 149, 150, 151, 187, 191, 194,
202, 203, 204, 208
- Importir 16, 180, 182, 183, 186, 187, 194, 195, 201, 202
- Keputusan Presiden 208

Koperasi 134, 140

KUHD v, 96, 114, 133, 141, 143, 144, 151, 152, 153, 154, 155, 159, 161,
162, 163, 164, 208

Negara ii, 14, 20, 21, 22, 23, 67, 70, 94, 110, 112, 113, 134, 140, 190, 195,
208

Otoritas Jasa Keuangan 134, 140

Pembayaran v, 153, 197, 199, 203

Penerbit 67, 144, 146, 148, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 162,
163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 184, 185, 186, 196, 197

Perbankan 89

PERSERO 134, 208

Perseroan Terbatas 134, 151, 208

Perusahaan 206

Tanggung jawab 56, 100, 103, 104, 121, 122, 123, 124, 128, 131

Undang-Undang 208

WTO 4, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 28, 40, 204, 205

Biodata Penulis Hukum Perniagaan Internasional



Dr. Fadia Fitriyanti, S.H,M.Hum.,M.Kn., lahir di Pekanbaru (Ibukota Propinsi Riau) tanggal 27 November 1971. Pendidikan S1 Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada Konsentrasi Hukum Bisnis diselesaikan pada 1995. Pendidikan S2 Ilmu Hukum dan Magister Kenotariatan diselesaikan di Universitas yang sama pada tahun 2000 dan 2005. Tahun 2017 menyelesaikan pendidikan S3 di Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Gadjah Mada.

Pengalaman kerja sebagai dosen tetap di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY). Mengajar juga di Vokasi D3 Ekonomi, FAI (Fakultas Agama Islam), Magister Ilmu Hukum di Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Selain itu beberapa jabatan di UMY dan aktivitas sosial kemasyarakatan yang pernah dijabat adalah menjadi advokat di PKBH (Pusat Konsultasi Bantuan Hukum) UMY tahun 2002. Sekretaris Pusat Studi Wanita UMY dari tahun 1999-2003, Kepala Pusat Studi Wanita UMY dari tahun 2004-2007, Pengelola Jurnal Media Hukum

Fakultas Hukum UMY sebagai penyunting pelaksana dari tahun 2014- 2015. Menjabat sebagai Ketua ICLASS (International Centre for Law and Sharia Studies tahun 2017 sampai dengan sekarang. Anggota Ikadin (Ikatan Advokat Indonesia) pada 2002, dan Peradi (Perhimpunan Advokat Indonesia) tahun 2002. Wakil Sekretaris BASYARNAS perwakilan DIY (Badan Arbitrase Syariah Nasional dari tahun 2012-2017, sekarang menjabat sebagai Wakil Bendahara BASYARNAS perwakilan DIY periode 2017-2022. Menjadi anggota berbagai organisasi profesi seperti Asosiasi Tenaga Pengajar HKI Nasional (APHKI), Asosiasi Dosen Perbandingan Hukum Indonesia (ADPHI), Asosiasi Pengajar dan Peneliti Hukum Ekonomi Islam (APPHEISI), Asosiasi Professor Doktor Hukum Indonesia (APDHI).

Penulis telah banyak menulis berbagai artikel dan hasil penelitian yang telah dipublikasikan pada media massa, jurnal nasional dan internasional. Karya dalam bentuk buku antara lain Hukum Perniagaan Internasional (2017), Hukum Perbankan Syariah dan Takaful (Dalam Teori dan Praktik) (2018), Hukum Perbankan Syariah dan Takaful (Dalam Teori dan Praktik) edisi Revisi (2010), HaKI dalam Teori dan Praktik (2010), Aspek Hukum Hak Cipta dalam Kajian Hukum Positif dan Syariah (2012), Arbitrase Nasional dan Arbitrase Syariah suatu Kajian Perbandingan (2013)



Dr. Danang Wahyu Muhammad, S.H., M. Hum., Lulus S1 pada Program Studi Ilmu Hukum Kekhususan Hukum Keperdataan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (UMY) pada Tahun 1993, lulus S2 pada Program Magister Ilmu Hukum Universitas Diponegoro (UNDIP) pada Tahun

2001, dan lulus S3 pada Program Doktor Ilmu Hukum Universitas Diponegoro (UNDIP) pada Tahun 2012. Saat ini menjadi dosen tetap pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Bidang keahliannya yakni Hukum Bisnis. Mengampu mata kuliah Hukum Dagang, Hukum Perniagaan Internasional, Hukum Perbankan, Hukum Perbankan Islam dan Takaful, dan Hukum Perdagangan Internasional (S2 MIH UMY). Pernah menjadi Direktur Pusat Konsultasi dan Bantuan Hukum Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (PKBH) Periode 2016 – 2017, Kepala Biro Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta Periode 2013 – 2017. Pernah menjadi pembicara pada berbagai seminar, pelatihan dan workshop tentang Hukum Perbankan dan menulis di berbagai artikel jurnal ilmiah. Aktif dalam kegiatan sosial Kuliah Kerja Nyata (KKN) yang diselenggarakan oleh Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Saat ini menjabat sebagai Kepala Biro Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta Periode 2017 – 2021.



Muhammad Annas, S.H., M. Hum, Lahir di Palu 16 Mei 1992. Menempuh pendidikan strata 1 di Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia pada tahun 2010-2014. Pendidikan S2 ditempuh pada 2010-2014-2016 di Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Saat ini memimpin di Pusat Konsultasi dan Bantuan Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Aktif mengajar sebagai dosen tetap di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Yogyakarta untuk beberapa mata kuliah seperti hukum bisnis, hukum persaingan usaha, hukum perlindungan konsumen, dan hukum internasional.