

**ANALISIS HUKUM PENDAFTARAN PERAHU PINISI
SEBAGAI INDIKASI GEOGRAFIS**



**Skripsi Ini Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Hukum**

Oleh :

WENY WIJAYA A SYAM

4514060045

**FAKULTAS HUKUM/ILMU-ILMU HUKUM
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR**

2018

HALAMAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum Program Studi Ilmu-ilmu Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar, bagian Hukum Perdata dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar Nomor A.165/FH/UNIBOS/III/2016 tanggal 28 Agustus 2018 tentang Panitia Ujian Skripsi, Maka pada hari ini, Senin, 24 September 2018 Skripsi ini diterima dan disahkan setelah dipertahankan oleh saudara Weny Wijaya A Syam, Nomor Pokok Mahasiswa 4514060045 yang dibimbing oleh Dr. Zulkifli Makkawaru, SH., MH selaku Pembimbing I dan Andi Tira, SH.,MH selaku Pembimbing II dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas:

Panitia Ujian

Ketua

Sekretaris


Dr. Ruslan Renggong, SH., MH


Dr. Yulia A Hasan, SH. MH

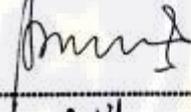
Tim Penguji

Ketua : 1. Dr. Zulkifli Makkawaru, SH., MH

2. Andi Tira, SH., MH

3. Dr. Almusawir, SH., MH

4. Hj. Kamsilaniah, SH., MH


.....

.....

.....

.....

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Usulan Penelitian dan Penulisan Hukum Mahasiswa:

Nama : Weny Wijaya A Syam
NIM : 4514060045
Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum
Minat : Hukum Perdata
No. Pendaftaran Judul : 30/Pdt/FH/Unibos/XI/2017
Tgl. Pendaftaran Judul : 13 November 2017
Judul Skripsi : Analisis Hukum Pendaftaran Perahu Pinisi Sebagai
Indikasi Geografis
Telah diperiksa dan diperbaiki untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa
program Strata Satu (S1)

UNIVERSITAS
Makassar, 23 Juli 2018

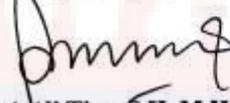
Disetujui:

Pembimbing I,



Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H., M.H.

Pembimbing II,



Andi Tira, S.H., M.H.

Mengetahui:

Fakultas Hukum



Dr. Rusli Renggong, S.H., M.H.

PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar Menerangkan Bahwa:

Nama : Weny Wijaya A Syam
NIM : 4514060045
Program Studi : Ilmu-Ilmu Hukum
Minat : Hukum Perdata
No. Pendaftaran Ujian : 30/Pdt/FH/Unibos/XI/2017
Tgl. Persetujuan Ujian : 3 September 2018
Judul Skripsi : Analisis Hukum Pendaftaran Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis

Telah disetujui skripsinya untuk dimajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata satu (S1)

Makassar, 27 Agustus 2018

Dekan Fakultas Hukum



Dr. Ruslan Renggong, S.H.,M.H.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, puji syukur yang sebesar-besarnya penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena berkat rahmat dan hidayah-Nya lah sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini sebagai tugas akhir tingkat strata satu di Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar. Shalawat dan salam penulis kirimkan kepada Rasulullah Muhammad SAW, berkat perjuangannya sampai pada hari ini masih tertoreh keberhasilannya memperjuangkan dan mengangkat harkat dan martabat manusia.

Terima kasih kepada kedua orangtua, ayahanda M. Thamrin A Syam S.E dan ibunda Ir. Ramadhani P tercinta atas doa, pengorbanan yang tulus dan ikhlas yang telah mendidik dan mengasuh dengan penuh kasih sayang, semoga Allah SWT memberikan rahmat, berkah dan hidayah-Nya serta meninggikan derajatnya.

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak yang dengan tulus ikhlas memberikan bantuannya. Untuk itu segala kerendahan hati saya mengucapkan banyak terima kasih dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Prof. Dr. Ir. M. Saleh Pallu, M.Eng selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
2. Bapak Dr. Ruslan Renggong, S.H, M.H, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.
3. Ibu Hj. Siti Zubaidah, S.H, M.H, selaku Ketua Program Studi Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar.

4. Bapak Dr. Zulkifli Makkawaru, S.H, M.H, selaku pembimbing I dan Ibu Andi Tira, S.H, M.H, selaku pembimbing II yang senantiasa meluangkan waktu dan pikirannya untuk berdiskusi dengan penulis. Serta kepada dosen penguji Bapak Dr. Almusawir, S.H, M.H dan Ibu Kamsilaniah S.H, M.H yang memberikan masukan pada perbaikan skripsi penulis.
5. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Bosowa yang telah membimbing dan memberikan pengetahuan, nasihat serta motivasi kepada penulis selama menempuh pendidikan strata satu.
6. Om Ir. Awaluddin yang telah banyak memberi saran dan arahnya
7. Ibu Illya A selaku Kepala Divisi Pelayanan Hukum dan HAM
8. Ibu Andi Mustika HAS selaku Kepala Bidang Dinas Kebudayaan Kabupaten Bulukumba
9. Hj. Galla sebagai ahli pembuat perahu di Desa Ara Kabupaten Bulukumba
10. Kakanda Nisrina Atika Hasdar, S.H dan Kakanda Abdul Hakam, S.H. Terima kasih untuk segala ilmu dan pengetahuan yang telah dibagikan kepada penulis semoga keselamatan selalu menghampiri kalian.
11. Sahabat-sahabat ajaibku, Adinda Rusnah Putri, A.md, Rifqa Febrianty, S.Pd, Dwi Afrianti, S.Pd, Nyrwati, S.Kom. Terima kasih untuk sosok aneh dan ajaib kalian semua.

12. Sahabatku negara api, Vierda Beby Firdiyana, Siti Khajar Mustafa, Nurazysyamsz Rani. Terima kasih untuk canda tawanya setiap hari, sukses untuk kalian.

13. Teman-temanku Grasi angkatan 2014 Fakultas Hukum terima kasih untuk tawa, canda, dan keceriaan kalian sejak awal hingga akhir perkuliahan.

14. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Bosowa Makassar. Semoga Allah SWT memberikan imbalan yang berlipat ganda atas bantuan kepada penulis.

Akhirnya penulis memohon kepada Allah SWT agar apa yang dilakukan selama ini diridhoi dan bernilai ibadah disisi-Nya yang dapat memberikan manfaat kepada orang lain terlebih kepada penulis. Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, maka sangat diharapkan kritik dan saran dari semua pihak yang bersifat membangun sebagai bahan perbaikan kearah yang lebih baik.

Makassar, September 2018

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI	iii
HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Metode Penelitian	6
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Konsep Hak Kekayaan Intelektual	8
2.1.1 Pengertian Hak Kekayaan Intelektual.....	8
2.1.2 Pengaturan Hak Kekayaan Intelektual	10
2.2 Indikasi Geografis Sebagai Bagian dari Hak Kekayaan Intelektual	12
2.2.1 Pengertian Indikasi Geografis	12
2.2.2 Kepemilikan dalam Perlindungan Indikasi Geografis	15
2.2.3 Jangka Waktu Perlindungan Indikasi Geografis	15

2.2.4 Sistem Pendaftaran.....	16
2.2.5 Tata Cara Pendaftaran Indikasi Geografis	17
2.2.6 Manfaat Indikasi Geografis.....	24
2.3 Perahu Pinisi sebagai Warisan Budaya.....	25
2.3.1 Sejarah Perahu Pinisi.....	25
2.3.2 Nama Pinisi	30
2.3.3 Ciri Khas Perahu Pinisi	31
BAB 3 HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	33
3.1 Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis.....	33
3.2 Penyebab Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba Belum Mendaftarkan Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis	49
BAB 4 PENUTUP.....	55
4.1 Kesimpulan	55
4.2 Saran	55
DAFTAR PUSTAKA	

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan negara yang terkenal dengan ratusan ribu pulaunya, keragaman budaya dan sumber daya alami. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Indonesia memiliki potensi alam yang luar biasa sehingga dapat menghasilkan budi daya yang mencirikan tempat potensi itu berada. Potensi alam tersebut menjadi anugrah tersendiri bagi Indonesia untuk pertumbuhan ekonomi, apalagi jika potensi tersebut sudah sampai ke dunia internasional. Produk-produk potensi alam yang dimiliki bangsa Indonesia tersebut tak lepas dari ide-ide kreatif yang tercipta dari seseorang atau sekelompok orang sebagai bentuk dari kemampuan intelektual manusia.

Oleh karena hal tersebut, maka perlu adanya perlindungan hukum, agar hasil kreativitas yang telah diciptakan tidak diklaim atau dibajak oleh pihak lain, terutama dalam kaitannya dengan perlindungan terhadap Hak Kekayaan Intelektual (HKI) yaitu hak yang timbul atau lahir dari kemampuan intelektual manusia berupa karya-karya dibidang teknologi, ilmu pengetahuan, seni, sastra yang berguna untuk kepentingan manusia.

HKI merupakan hak ekonomis yang diberikan oleh hukum kepada seorang pencipta atau penemu atas suatu hasil karya dari kemampuan intelektual manusia. Adapun jenis-jenis HKI di Indonesia yaitu hak cipta, paten, merek dan indikasi geografis, rahasia dagang, desain industri dan desain tata letak sirkuit terpadu. Salah satu jenis HKI yang menerangkan suatu jenis

produk yang menunjukkan daerah produk itu berasal adalah indikasi geografis. Di Indonesia sendiri perlindungan indikasi geografis pengaturannya termuat dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 tahun 2016 tentang Merek dan Indikasi Geografis perubahan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 tahun 2001 tentang Merek.

Indikasi Geografis menurut Undang-Undang Nomor 20 tahun 2016 Pasal 1 angka (6) adalah suatu tanda yang menunjukkan daerah asal suatu barang yang karena faktor lingkungan geografis termasuk faktor alam, faktor manusia atau kombinasi dari kedua faktor tersebut memberikan reputasi, kualitas, dan karakteristik tertentu pada barang dan atau produk yang dihasilkan. Contoh produk Indonesia yang mempunyai nama sesuai dengan indikasi geografisnya yaitu seperti kopi Kintamani, kopi Toraja dan batik Pekalongan.

Indikasi Geografis mendapat perlindungan setelah didaftar berdasarkan permohonan yang diajukan oleh lembaga yang mewakili masyarakat di daerah yang memproduksi barang tersebut dan pemerintah daerah setempat yang berupa sumber daya alam, kerajinan tangan dan hasil industri. Dengan adanya perlindungan itu memberikan informasi bahwa produk yang dilindungi indikasi geografisnya mempunyai ciri khas dan kualitas tertentu yang berbeda dengan produk yang dihasilkan dari daerah lain.

Salah satu produk kerajinan khas masyarakat Sulawesi Selatan yang terkenal yaitu Perahu Pinisi, yang merupakan kapal layar khas Indonesia, berasal dari desa Bira Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba,

Sulawesi Selatan. Perahu Pinisi adalah hasil kerajinan yang dikembangkan masyarakat Bulukumba Sulawesi Selatan, mempunyai ciri khas dengan dua tiang utama dan tujuh buah layar. Perahu Pinisi yang merupakan ikon pemerintah Bulukumba, Sulawesi Selatan bahkan Indonesia di mata dunia, memiliki ciri khas tersendiri dari teknik pembuatannya yang berbeda, desain produk dan teknik pembuatan perahu yang hanya dapat dilakukan oleh masyarakat Bulukumba yang keahlian itu diperoleh secara turun-temurun.

Perahu Pinisi bukan hanya digunakan sebagai alat transportasi yang menjembatani kepulauan nusantara, tapi juga sebagai komoditi ekspor dalam industri perdagangan, sebagai perahu layar motor pesiar, sebagai sarana pariwisata dan juga menjadi objek penelitian ilmu sejarah dan ilmu teknologi kelautan dan kemaritiman bahkan miniaturnya yang merupakan hasil desain industri sangat diminati sebagai bahan cenderamata. Perahu Pinisi juga terkenal dengan kemampuannya melayari laut lepas hingga ke mancanegara, hal ini berarti Perahu Pinisi memiliki kualitas ekspor sehingga dapat bersaing dengan produk serupa dari daerah lain.

Saat ini Perahu Pinisi telah memperoleh pengakuan resmi sebagai warisan budaya takbenda asal Indonesia yang ditetapkan oleh Organisasi Perserikatan Bangsa-bangsa Bidang Pendidikan, Keilmuan, dan Kebudayaan (UNESCO) pada sidang ke-12 tanggal 7 Desember 2017 yang berlangsung di pulau Jeju, Korea Selatan. (Fajar, edisi Jumat 8 Desember 2017)

Pinisi menjadi lambang dari teknik perkapalan tradisional negara kepulauan sekaligus bagian dari adat istiadat masyarakat Sulawesi Selatan,

khususnya Bulukumba. Pengetahuan tentang teknologi pembuatan perahu dengan rumus dan pola penyusunan lambung sudah dikenal selama 1500 tahun, pola pembuatannya sendiri didasarkan pada teknologi yang berkembang sejak 3000 tahun. Proses pembuatan perahu mengandung nilai-nilai yang tercermin dalam kehidupan sehari-hari, seperti kerja tim, kerja keras, ketelitian, keindahan dan penghargaan terhadap alam dan lingkungan, atas nilai-nilai inilah seni pembuatan Pinisi dianggap layak untuk dikukuhkan sebagai warisan budaya takbenda oleh UNESCO.

Setelah mendapat pengakuan UNESCO tentunya sebagai generasi muda harus menjaga dan melestarikan warisan budaya tersebut. Maka dari itu diperlukan suatu perlindungan hukum yang memadai, hal ini dilakukan agar hak-hak yang dimiliki oleh pemegang hak dapat terjamin karena suatu produk yang dihasilkan oleh alam maupun oleh kreativitas manusia memiliki reputasi yang dapat meningkatkan daya saing suatu daerah. Dalam Bidang Pelayanan Hukum Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Provinsi Sulawesi Selatan menggolongkan rancang bangun perahu pinisi sebagai Indikasi Geografis, demikian pula hasil penelitian Hasbir Paserangi dkk menyimpulkannya sebagai Indikasi Geografis dengan mengaitkannya dengan faktor alam sumber asal bahan kayu pembuatan perahu merupakan alam khas, demikian pula faktor manusia dengan kepiawaian dan keterampilan baik dari cara membuat maupun dalam mengorganisasikan diri dalam berkelompok sebagai komunitas pembuat perahu.

Yang menjadi permasalahan adalah hak atas indikasi geografis terhadap perahu pinisi yang mampu memberikan perlindungan hukum belum didaftarkan ke Direktorat Jenderal Kekayaan Intelektual (Dirjen HKI).

Hak atas indikasi geografis (perahu pinisi) memperoleh perlindungan hukum setelah hak tersebut didaftarkan di Dirjen HKI, maka sangat penting perahu pinisi didaftarkan di Dirjen HKI baik atas paten, indikasi geografis dan HKI lainnya yang terkait. Untuk menjaga kearifan lokal masyarakat Bulukumba agar kiranya karya seni budaya bangsa HKI atas perahu pinisi yang dirakit/dibuat oleh masyarakat Kabupaten Bulukumba Provinsi Sulawesi Selatan apakah perlu didaftarkan pada Direktorat Jenderal Kekayaan Intelektual atau hanya menjadi kearifan lokal dan pengetahuan tradisional.

Berdasarkan uraian di atas, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini dalam suatu karya ilmiah dengan judul “Analisis Hukum Pendaftaran Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis”.

1.2 Rumusan Masalah

- a. Apakah Perahu Pinisi dapat dikategorikan Sebagai Hak Indikasi Geografis?
- b. Apakah Penyebab Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba belum mendaftarkan Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

- a. Untuk mengetahui hak Indikasi Geografis terhadap perahu pinisi
- b. Untuk mengetahui alasan Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba belum mendaftarkan Indikasi Geografis perahu pinisi

Sedangkan kegunaan dari penelitian ini yaitu :

a. Manfaat Teoritis

Diharapkan dapat bermanfaat sebagai referensi dalam mengembangkan ilmu hukum khususnya Hak Kekayaan Intelektual

b. Manfaat Praktis

(1) Diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat yang ingin mengetahui tentang perahu pinisi sebagai warisan budaya masyarakat Kabupaten Bulukumba.

(2) Diharapkan dapat memberikan manfaat bagi peneliti lainnya dan instansi terkait berkenaan dengan hak kekayaan intelektual khususnya indikasi geografis terhadap perahu pinisi.

1.4 Metode Penelitian

a. Lokasi Penelitian

Dalam penulisan ini penulis melakukan penelitian di Desa Ara dan Tana Beru Kabupaten Bulukumba, Kantor Pemerintah Daerah Bulukumba dan Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Bulukumba. Adapun alasan pemilihan lokasi ini karena Kabupaten Bulukumba merupakan tempat pembuatan dari Perahu Pinisi.

b. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan dua jenis sumber data yaitu:

(1) Data Primer adalah data utama yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yakni di Kabupaten Bulukumba.

(2) Data Sekunder adalah data pelengkap yang diperoleh melalui studi kepustakaan seperti menelaah buku-buku, koran, informasi terkait melalui internet, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

c. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data di lapangan, penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

(1) Wawancara, dilakukan penulis untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dari informan yaitu dengan wawancara langsung dengan perajin perahu di Desa Ara, Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba, Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Bulukumba, dan Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan HAM Sulawesi Selatan.

(2) Observasi, yaitu dengan melakukan pengamatan langsung pada lokasi pembuatan perahu guna memperoleh informasi dan gambaran lengkap tentang proses pembuatan perahu pinisi.

d. Analisis Data

Semua data yang diperoleh dari hasil penelitian akan disusun dan dianalisis secara kualitatif untuk selanjutnya diuraikan secara deskriptif dengan cara menjelaskan dan menggambarkan untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Konsep Hak Kekayaan Intelektual

2.1.1 Pengertian Hak Kekayaan Intelektual

Hak atas Kekayaan Intelektual (HKI) atau *Intellectual Property Rights* (IPRs) merupakan hak ekonomis yang diberikan oleh hukum kepada seorang pencipta atau penemu atas suatu hasil karya dari kemampuan intelektual manusia. WIPO (*World Intellectual Property Organization*), sebuah lembaga internasional di bawah PBB yang fokus pada masalah HKI memberikan definisi sebagai berikut: *Intellectual property (IP) refers to creations of the mind: inventions, literary and artistic works, and symbols, names, images, and designs used in commerce.* Definisi di atas menjelaskan bahwa kekayaan intelektual merupakan kreasi pemikiran yang meliputi: invensi, sastra, dan seni, simbol, nama, gambar dan desain yang digunakan dalam perdagangan. (Khoirul Hidayah, 2017: 1-2)

Istilah hak kekayaan intelektual saat ini sudah dibakukan dalam berbagai peraturan organik yang diterbitkan oleh Pemerintah. Bila ditelusuri perjalanan penggunaan istilah Hak Kekayaan Intelektual di tanah air, istilah itu sebetulnya diterjemahkan dari istilah asing yakni *Intellectual Property Rights (IPR)* yang kemudian oleh berbagai pihak diterjemahkan menjadi Hak Milik Intelektual bahkan ada juga yang menerjemahkannya Hak Milik Atas Kekayaan Intelektual. Setelah tahun 2000, Menteri Hukum dan HAM

mengeluarkan surat keputusan Nomor M.03.PR.07.10 tahun 2000 dan bersamaan dengan itu dikeluarkan Surat Persetujuan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara, Nomor 24/M/PAN/1/2000 dan dibakukanlah penggunaan istilah yang berasal dari *Intellectual Property Rights* menjadi “Hak Kekayaan Intelektual” dengan menggunakan singkatan “HKI” atau akronim “HKI”. Dengan demikian, penggunaan istilah yang telah dibakukan saat ini adalah “Hak Kekayaan Intelektual” tanpa menggunakan kata “atas”. (Saidin, OK. 2015: 12-13)

Adapun definisi HKI menurut OK. Saidin hak kekayaan intelektual itu adalah hak kebendaan, hak atas sesuatu benda yang bersumber dari hasil kerja otak, hasil kerja rasio. Hasil dari pekerjaan rasio manusia yang menalar. Itu pada satu sisi, di sisi lain adapula hasil kerja emosional. Hasil kerja hati dalam bentuk abstrak yang dikenal dengan rasa perpaduan dari hasil kerja rasional dan emosional itu melahirkan sebuah karya yang disebut karya intelektual. Hasil kerjanya itu berupa benda immaterial. Benda tidak berwujud. Kita ambil misalnya karya cipta lagu. Untuk menciptakan alunan nada (irama) diperlukan pekerjaan otak. Menurut ahli biologi otak kananlah yang berperan untuk menghayati kesenian, berhayal, menghayati kerohanian, termasuk juga kemampuan melakukan sosialisasi dan mengendalikan emosi. (Saidin, OK. 2015: 10)

Demikian pula hasil kerja otak (intelektualitas) manusia dalam bentuk penelitian atau temuan dalam bidang teknologi ia juga dirumuskan sebagai Hak Kekayaan Intelektual. Kemampuan otak menulis, berhitung, berbicara,

mengingat fakta dan menghubungkan berbagai fakta menghasilkan ilmu pengetahuan dan teknologi. (Saidin, OK. 2015: 11)

Dengan uraian di atas, tampaklah titik terang asal-usul kata *intellectual property rights* itu. Asal muasal, kata intelektual yang diletakkan pada kata hak kekayaan. Hak itu lahir atas hasil perjuangan kerja otak dengan pertimbangan kecerdasan rasional dan kecerdasan emosional. Saidin, OK. 2015: 11)

2.1.2 Pengaturan Hak Kekayaan Intelektual

Perlindungan HKI adalah perlindungan hukum yang diberikan oleh negara. Oleh sebab itu sistem HKI tentunya harus diatur dalam bentuk peraturan perundang-undangan. Seiring dengan perkembangan ekonomi pasar bebas di era globalisasi, Indonesia telah meratifikasi keanggotaan dalam WTO, sehingga segala perjanjian yang ada di dalam WTO mengikat secara hukum terhadap hukum nasional. Salah satu perjanjian tersebut adalah *Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights (TRIPs)* yaitu perjanjian yang mengatur tentang HKI. (Khoirul Hidayah, 2017: 15)

Kesepakatan TRIPs, adalah salah satu dari *Final Act Embodying The Uruguay Round of Multilateral Trade Negotiation*, yang ditandatangani di Marakesh, pada bulan April 1994 oleh 124 negara dan 1 wakil dari Masyarakat Ekonomi Eropa. Indonesia termasuk salah satu negara yang turut menandatangani kesepakatan itu dan ratifikasinya telah dilakukan melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 tentang Ratifikasi Perjanjian Pembentukan Organisasi Perdagangan Dunia. (Saidin, OK. 2015: 50-51)

Pemberlakuan TRIPs bagi Indonesia merupakan konsekuensi yuridis atas masuknya Indonesia sebagai negara anggota maka melalui pijakan hukum ini posisi Indonesia berubah menjadi negara yang wajib untuk ikut serta memberikan perlindungan terhadap HKI. (Khoirul Hidayah, 2017: 19)

Dengan demikian saat ini terdapat perangkat UU HKI Indonesia, yakni:

- (1) Hak cipta (*copyrights and related rights*) diatur dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta
- (2) Merek (*trade mark*) dan Indikasi Geografis (*geographical indicators*) diatur dalam Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2016 tentang Merek dan Indikasi Geografis
- (3) Desain industri (*industrial design*) diatur dalam Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2000 tentang Desain Industri
- (4) Paten (*patent*) diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 tahun 2016
- (5) Desain tata letak sirkuit terpadu (*design of integrated circuits*) diatur dalam Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2000 tentang Desain tata letak sirkuit terpadu
- (6) Rahasia dagang diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2000 tentang rahasia dagang.
- (7) Varietas tanaman diatur dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2000 tentang perlindungan varietas tanaman

2.2 Indikasi Geografis Sebagai Bagian dari Hak Kekayaan Intelektual

2.2.1 Pengertian Indikasi Geografis

Indikasi geografis diartikan sebagai salah satu jenis atau rezim dari Hak Kekayaan Intelektual selain Paten, Hak Cipta, Informasi Rahasia/Rahasia Dagang, dan beberapa jenis hak kekayaan intelektual lainnya. Indikasi geografis merupakan sebuah nama dagang yang dikaitkan, dipakai atau dilekatkan pada kemasan suatu produk dan berfungsi menunjukkan asal tempat produk tersebut. Asal tempat itu mengisyaratkan bahwa kualitas produk tersebut amat dipengaruhi oleh tempat asalnya, sehingga produk itu bernilai unik di benak masyarakat, khususnya konsumen, yang tahu bahwa tempat asal itu memang punya kelebihan khusus dalam menghasilkan suatu produk. (Miranda Risang Ayu, 2006: 1)

Dalam persetujuan TRIPs diatur mengenai indikasi geografis yang berkaitan dengan merek. Dalam *article 22 (1)* persetujuan TRIPs dikemukakan bahwa:

Yang dimaksud dengan indikasi geografis berdasarkan persetujuan ini adalah, tanda yang mengidentifikasi suatu wilayah negara anggota, atau kawasan atau daerah di dalam wilayah tersebut sebagai asal barang, di mana reputasi, kualitas dan karakteristik barang yang bersangkutan sangat ditentukan oleh faktor geografis tersebut. (Saidin, OK. 2013: 385-386)

Adapun pengertian indikasi geografis sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 1 angka (6) UUM dan Indikasi Geografis adalah suatu tanda yang menunjukkan daerah asal suatu barang, yang karena faktor lingkungan geografis termasuk faktor alam, faktor manusia, atau kombinasi dari kedua

faktor tersebut, memberikan reputasi, kualitas dan karakteristik tertentu pada barang atau produk yang dihasilkan.

Tanda yang digunakan sebagai indikasi geografis dapat berupa etiket atau label yang dilekatkan pada barang yang dihasilkan. Tanda tersebut dapat berupa nama tempat, daerah, atau wilayah, kata, gambar, huruf, atau kombinasi dari unsur-unsur tersebut. Pengertian nama tempat dapat berasal dari nama yang tertera dalam peta geografis atau nama yang karena pemakaian secara terus-menerus sehingga dikenal sebagai nama tempat asal barang yang bersangkutan. (Khoirul Hidayah, 2017: 62-63)

‘Tanda’ dalam konteks perlindungan indikasi geografis, harus menunjukkan indikasi daerah asal suatu barang/produk dihasilkan, dan produknya sendiri harus menunjukkan ciri dan kualitas tertentu karena pengaruh faktor lingkungan geografis, baik faktor alam, faktor manusia, atau kombinasi dari kedua faktor tersebut. (Djulaeka, 2014: 119)

Indikasi geografis adalah tanda yang digunakan atas barang yang memiliki kualitas khusus karena:

- (1) Faktor alam, meliputi barang-barang yang dihasilkan oleh alam di daerah tertentu, contohnya: minyak kayu putih Ambon berasal dari pohon kayu putih yang tumbuh di Ambon, Mutiara Mataram, *Champagne* dari anggur yang tumbuh di kota *Champagne* di Prancis *Scotch Whiskey* dari *Scotlandia*.

(2) Faktor manusia, meliputi barang yang dihasilkan oleh manusia yang tinggal di wilayah tertentu, contohnya tenun Ikat Sumbawa, Songket Palembang, Batik Madura, Batik Pekalongan, Batik Solo, Batik Yogya, dan lain-lain yang masing-masing memiliki ciri khusus. (Rahmi Jened: 2013: 284)

Adapun pengertian Merek sebagaimana disebutkan di dalam Pasal 1 angka (1) UUM dan Indikasi Geografis adalah tanda yang dapat ditampilkan secara grafis berupa gambar, logo, nama, kata, huruf, angka, susunan warna, dalam bentuk 2 (dua) dimensi dan/atau 3 (tiga) dimensi, suara, hologram, atau kombinasi dari 2 (dua) atau lebih unsur tersebut untuk membedakan barang dan/atau jasa yang diproduksi oleh orang atau badan hukum dalam kegiatan perdagangan barang dan/jasa.

Merek adalah tanda yang digunakan oleh suatu perusahaan untuk membedakan barang atau jasa miliknya dari perusahaan lain. Merek dagang ataupun jasa sering kali merupakan nama atau tanda unik, yang mencerminkan identitas pemiliknya. Sedangkan indikasi geografis merupakan tanda tertentu yang menunjukkan kepada konsumen, bahwa suatu produk yang dihasilkan di tempat tertentu dan memiliki karakteristik tersendiri yang berbeda dengan tempat lainnya. (Yusran Isnaini, 2010: 134)

Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa indikasi geografis sama halnya dengan merek sebagai suatu ‘tanda’, dan yang membedakan di antara

keduanya terdapat pada adanya karakteristik (ciri dan kualitas) tertentu yang melekat pada suatu barang/produk karena indikasi geografis dipengaruhi oleh adanya faktor lingkungan geografis. (Djulaeka, 2014: 120)

2.2.2 Kepemilikan dalam Perlindungan Indikasi Geografis

Indikasi geografis memiliki karakteristik berbeda dibandingkan dengan rezim HKI lainnya. Indikasi geografis yang memiliki sifat unik dan objek perlindungannya ada pada wilayah *common property*, maka ‘kepemilikan’ indikasi geografis tidak dapat dimiliki secara perseorangan (*privat rights*), namun sifat ‘kepemilikannya’ bersifat kolektif (*collectif-rights*). Bahwa dalam hal pendaftaran ataupun pemanfaatan ‘hak’ indikasi geografis hanya dapat dilakukan atau diberikan kepada masyarakat ataupun pihak-pihak yang berkepentingan (*interest parties*) secara kolektif sebagai wakil dari masyarakat yang ada di daerah/wilayah dimana barang/produk daerah tertentu memiliki karakteristik khusus untuk dapat dilindungi indikasi geografis. (Djulaeka, 2017: 82)

2.2.3 Jangka Waktu Perlindungan Indikasi Geografis

Jangka waktu perlindungan indikasi geografis menurut Pasal 61 ayat (1) UUM dan Indikasi Geografis yaitu indikasi geografis dilindungi selama terjaganya reputasi, kualitas, dan karakteristik yang menjadi dasar diberikannya perlindungan indikasi geografis pada suatu barang. Artinya jangka waktu perlindungannya tidak terbatas selama ciri dan atau kualitas

yang menjadi dasar diberikannya perlindungan masih ada. Jadi di dalam konsep indikasi geografis, faktor kualitatif terhadap barang dengan asal geografis sangat ditekankan, sehingga akan memiliki keunikan dan daya pembeda terhadap kualitas, reputasi, ciri antara barang sejenis satu dengan yang lainnya yang berasal dari daerah atau negara yang berbeda.

2.2.4 Sistem Pendaftaran

Berdasarkan Pasal 53 ayat (1) UUM dan Indikasi Geografis yaitu Indikasi Geografis dilindungi setelah didaftar oleh menteri. Pendaftaran Indikasi juga harus melampaui tahapan pemeriksaan persyaratan formil dan persyaratan materiil sebagaimana permohonan pendaftaran merek, sehingga prosedur pendaftaran Indikasi Geografis sama seperti halnya pendaftaran merek mulai pengajuan, pemenuhan dan pemeriksaan persyaratan formil dan persyaratan materiil, pengumuman termasuk keberatan dan sanggahan sampai pada putusan ditolak atau diterimanya permohonan pendaftaran dan juga banding. (Rahmi Jened, 2015:268)

Pendaftaran merek dalam hal ini adalah untuk memberikan status bahwa pendaftar dianggap sebagai pemakai pertama sampai ada orang lain yang membuktikan sebaliknya. Berbeda dengan sistem deklaratif, pada sistem konstitutif baru akan menimbulkan hak apabila telah didaftarkan oleh si pemegang. Oleh karena itu dalam sistem ini pendaftaran adalah merupakan suatu keharusan. (Saidin, OK. 2015: 474)

Dalam sistem deklaratif titik berat diletakkan atas pemakaian pertama, siapa yang memakai pertama sesuatu merek dialah yang dianggap

berhak menurut hukum atas merek bersangkutan. Jadi pemakaian pertama yang menciptakan hak atas merek, bukan pendaftaran. (Saidin, OK. 2015: 474)

2.2.5 Tata Cara Pendaftaran Indikasi Geografis

Menurut Pasal 53 ayat (3) UU Nomor 20 Tahun 2016 indikasi geografis mendapat perlindungan setelah terdaftar atas dasar permohonan yang diajukan oleh:

- (1) Lembaga yang mewakili masyarakat di kawasan geografis tertentu yang mengusahakan suatu barang dan/atau produk berupa:
 - a. Sumber daya alam;
 - b. Barang kerajinan tangan;
 - c. Hasil industri
- (2) Pemerintah daerah provinsi atau kabupaten/kota.

Lembaga yang mewakili masyarakat di daerah yang memproduksi barang adalah lembaga yang diberi kewenangan untuk mendaftarkan indikasi geografis dan lembaga itu merupakan lembaga Pemerintah atau lembaga resmi seperti koperasi, asosiasi dan lain-lain. (Ahmadi Miru, 2005: 74)

Indikasi geografis tidak dapat didaftar apabila tanda yang dimohonkan pendaftarannya (pasal 56 UUM dan Indikasi Geografis):

- (1) Bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, moralitas agama, kesusilaan dan ketertiban umum.

(2) Menyesatkan atau memperdaya masyarakat mengenai: ciri, sifat, kualitas, asal sumber, proses pembuatan barang, dan/atau kegunaannya.

(3) Merupakan nama yang telah digunakan sebagai varietas tanaman dan digunakan bagi varietas tanaman yang sejenis, kecuali ada penambahan padanan kata yang menunjukkan faktor indikasi geografis yang sejenis.

Menurut Pasal 68 ayat (1) UUM dan Indikasi Geografis dalam hal sebelum atau pada saat dimohonkan pendaftaran sebagai indikasi geografis suatu tanda telah dipakai dengan itikad baik oleh pihak lain yang tidak berhak mendaftarkan, pihak yang beritikad baik tersebut tetap dapat menggunakan tanda tersebut untuk jangka waktu dua tahun terhitung sejak tanda tersebut terdaftar sebagai indikasi-geografis.

Hal ini merupakan keringanan bagi orang yang tidak berhak menggunakannya karena indikasi geografis ini bukan hak pribadi sebagaimana halnya dengan hak merek. (Ahmadi Miru, 2005: 76)

Tata cara pendaftaran indikasi geografis diatur pada Pasal 56-69 UUM dan Indikasi Geografis yaitu

(1) Tahap pertama mengajukan permohonan, setiap asosiasi, produsen atau organisasi yang mewakili produk Indikasi Geografis dapat mengajukan permohonan dengan memenuhi persyaratan-persyaratan yaitu dengan melampirkan:

- a. Permohonan diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia oleh pemohon atau melalui kuasanya dengan mengisi formulir dalam rangkap 3 (tiga) kepada direktorat jenderal. Harus mencantumkan persyaratan administrasi (tanggal, bulan, dan tahun, nama lengkap, kewarganegaraan, dan alamat pemohon, dan nama lengkap dan alamat kuasa, apabila permohonan diajukan melalui kuasa) serta bukti pembayaran biaya.
- b. Permohonan harus dilengkapi dengan buku persyaratan. Buku persyaratan yang dimaksud adalah sebuah dokumen yang memuat informasi tentang kualitas dan karakteristik yang khas dari barang yang dapat digunakan untuk membedakan barang yang satu dengan barang yang lainnya yang memiliki kategori sama. Buku persyaratan dari barang yang didaftarkan untuk mendapatkan sertifikat indikasi geografis mencantumkan beberapa hal berikut:
 1. Nama indikasi geografis yang dimohonkan pendaftarannya.
 2. Nama barang yang dilindungi oleh indikasi geografis.
 3. Uraian mengenai karakteristik dan kualitas yang membedakan barang tertentu dengan barang lain yang memiliki kategori sama, dan menjelaskan tentang hubungannya dengan daerah tempat barang tersebut dihasilkan.
 4. Uraian mengenai lingkungan geografis serta faktor alam dan faktor manusia yang merupakan satu kesatuan dalam

memberikan pengaruh terhadap kualitas atau karakteristik dari barang yang dihasilkan.

5. Uraian tentang batas-batas daerah dan/atau peta wilayah yang dicakup oleh indikasi-geografis berdasarkan rekomendasi dari instansi yang berwenang.
6. Uraian mengenai sejarah dan tradisi yang berhubungan dengan pemakaian indikasi-geografis untuk menandai barang yang dihasilkan di daerah tersebut, termasuk pengakuan dari masyarakat mengenai indikasi-geografis tersebut.
7. Uraian yang menjelaskan tentang proses produksi, proses pengolahan, dan proses pembuatan yang digunakan sehingga memungkinkan setiap produsen di daerah tersebut untuk memproduksi, mengolah, atau membuat barang terkait.
8. Uraian mengenai metode yang digunakan untuk menguji kualitas barang yang dihasilkan.
9. Label yang digunakan pada barang dan memuat indikasi geografis.

(2) Pemeriksaan administratif

Pada tahap ini pemeriksa melakukan pemeriksaan secara cermat dari permohonan untuk melihat apabila adanya kekurangan-kekurangan persyaratan yang diajukan. Dalam hal adanya kekurangan pemeriksa dapat mengkomunikasikan hal ini kepada pemohon untuk

diperbaiki dalam tenggang waktu 3 (tiga) bulan dan apabila tidak dapat diperbaiki maka permohonan tersebut ditolak.

(3) Pemeriksaan substantif

Pada tahap ini permohonan diperiksa. Permohonan Indikasi geografis dengan tipe produk yang berbeda-beda, tim ahli sebagaimana dalam Pasal 59 UUM dan Indikasi Geografis merupakan tim independen untuk melakukan penilaian mengenai dokumen deskripsi indikasi geografis, tim ahli yang terdiri dari para pemeriksa yang ahli pada bidangnya memeriksa isi dari pernyataan-pernyataan yang telah diajukan untuk memastikan kebenarannya dengan pengkoreksian, setelah dinyatakan memadai maka akan dikeluarkan laporan pemeriksaan yang usulannya akan disampaikan kepada Direktorat Jenderal.

(4) Pengumuman

Dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) hari sejak tanggal disetujuinya indikasi-geografis untuk didaftar maupun ditolak, direktorat jenderal mengumumkan keputusan tersebut dalam berita resmi indikasi-geografis. Pengumuman memuat nomor permohonan, nama lengkap dan alamat pemohon, nama dan alamat kuasanya, tanggal penerimaan, indikasi-geografis dimaksud, dan abstrak dari buku persyaratan. Pengumuman dilakukan selama 3 (tiga) bulan.

(5) Keberatan dan sanggahan

Setiap orang yang memperhatikan berita resmi Indikasi geografis dapat mengajukan oposisi dengan adanya persetujuan pendaftaran Indikasi Geografis yang tercantum pada berita resmi Indikasi Geografis. Oposisi diajukan dengan membuat keberatan disertai dengan alasan-alasannya dan pihak pendaftar/pemohon Indikasi Geografis dapat mengajukan sanggahan atas keberatan tersebut.

(6) Pendaftaran

Terhadap Permohonan Indikasi Geografis yang disetujui dan tidak ada oposisi atau sudah adanya keputusan final atas oposisi untuk tetap didaftar. Tanggal pendaftaran sama dengan tanggal ketika diajukan aplikasi. Direktorat Jenderal kemudian memberikan sertifikat pendaftaran Indikasi Geografis, sertifikat dapat diperbaiki apabila terjadi kekeliruan.

(7) Pengawasan terhadap pemakaian Indikasi Geografis

Pada Tahap ini tim ahli indikasi geografis mengorganisasikan dan memonitor pengawasan terhadap pemakaian indikasi geografis di wilayah Republik Indonesia. Dalam hal ini berarti bahwa indikasi Geografis yang dipakai tetap sesuai sebagaimana buku persyaratan yang diajukan.

Indikasi Geografis baru dapat terdaftar apabila syarat pendaftaran telah terpenuhi. Buku persyaratan merupakan prasyarat dalam mengajukan permohonan pendaftaran perlindungan indikasi geografis, selain

pembentukan lembaga pemohon. Ketiadaan syarat tersebut akan menjadikan produk sulit untuk dilindungi karena perlindungan tidak secara otomatis berlaku pada produk.

Uraian dalam buku persyaratan baru dapat terisi apabila telah terbentuk lembaga pemohon pendaftaran yang terintegrasi. Lembaga pemohon yang ideal untuk menyusun buku persyaratan adalah lembaga pemohon yang memiliki pengetahuan dan kemampuan sesuai kompetensinya. Lembaga pemohon yang terintegrasi antara pihak yang berkepentingan dengan produk merupakan lembaga pemohon yang memiliki kompetensi dalam pengisian buku persyaratan. Oleh karena itu, model integrasi paling mendekati tataran ideal adalah lembaga yang memenuhi keterwakilan semua kepentingan, yang melibatkan aparat Desa, aparat Pemerintah Kabupaten, kelompok tani, produsen, dan kelompok konsumen. Dengan terintegrasinya lembaga pemohon pendaftaran tersebut diharapkan pengisian buku persyaratan yang menuntut kompetensi para pihak dapat dilakukan.

Pengintegrasian lembaga pemohon pendaftaran yang berkompentensi mengisi buku persyaratan sebagai prasyarat pendaftaran, sangat konsisten dengan perlindungan indikasi geografis sebagai rezim komunal dan kolektif. Artinya, sifat kepemilikannya kolektif. Hak eksklusif indikasi geografis dimiliki oleh masyarakat yang mendiami suatu kawasan geografis tertentu.

Hak atas indikasi geografis tersebut memiliki arti secara ekonomi kepada pemiliknya dalam memanfaatkan produk indikasi geografis. Hal ini merupakan keunggulan kompetitif yang dapat meningkatkan daya saing produk indikasi geografis yang bersangkutan. Apalagi berdasarkan Pasal 61 ayat (1) UUM dan Indikasi Geografis, indikasi geografis dilindungi selama terjaganya reputasi, kualitas, dan karakteristik yang menjadi dasar diberikannya perlindungan indikasi geografis pada suatu barang. Artinya mendapat perlindungan hukum selama-lamanya sepanjang memenuhi dapat menjaga reputasi, kualitas, dan karakteristik dari indikasi geografis tersebut.

2.2.6 Manfaat Indikasi Geografis

Adapun manfaat dari perlindungan Indikasi Geografis yaitu

- (1) Memperjelas indentifikasi produk dan menetapkan standar produksi serta standar proses diantara para pemangku kepentingan Indikasi Geografis
- (2) Menghindari terjadinya praktik persaingan curang dalam perdagangan, memberikan perlindungan bagi konsumen dari penyalahgunaan reputasi Indikasi Georafis dengan cara menjual produk yang berasal dari daerah lain yang memiliki karakteristik berbeda bahkan lebih rendah
- (3) Jaminan pada kualitas produk yang dilindungi Indikasi Geografis sebagai produk asli memberikan kepercayaan pada konsumen
- (4) Membina para produsen lokal dan mendukung koordinasi serta memperkuat organisasi sesama pemegang hak dalam rangka

menciptakan, menyediakan, dan memperkuat citra nama dan reputasi produk. (Hasbir Paserangi, 2016: 23)

2.3 Perahu Pinisi Sebagai Warisan Budaya

2.3.1 Sejarah Perahu Pinisi

Sejak beberapa abad lalu, suku Bugis-Makassar terkenal sebagai pelaut ulung, tangkas dan tahan uji. Banyak catatan yang menggambarkan kehebatan mereka mengarungi samudra. Mereka tidak saja melayari perairan Nusantara tetapi sejak dulu mereka telah sampai di Semenanjung Malaka, Philipina, Australia Utara, Madagaskar bahkan sampai di Mexico. Ditemukannya koloni orang-orang Bugis di beberapa Bandar utama di Nusantara merupakan bukti perantauan mereka beberapa abad lalu. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 1)

Dalam melakukan pelayaran ke berbagai penjuru Nusantara maupun benua lain, para pelaut Bugis-Makassar menggunakan alat transportasi tradisional, yaitu perahu. Alat gerak perairan yang mereka gunakan itu ada beberapa jenis, yang ternyata dibuat oleh komunitas orang *Konjo* dari Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba Sulawesi Selatan. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 2)

Perahu pinisi menjadi sangat terkenal karena:

- (1) Bentuknya yang indah dan anggun, dengan ciri khas dua tiang dan tujuh layar

(2) Pinisi identik dengan tradisi yang melekat pada masyarakat pembuatnya, sebab dalam proses pembuatannya selalu disertai dengan tata cara tertentu yang bersumber dari budaya setempat.

(3) Pengetahuan dan keahlian membuat perahu pinisi, merupakan keahlian dan pengetahuan yang diwariskan secara turun-temurun tanpa bahan tertulis maupun gambar rekayasa.

(4) Kekuatan perahu pinisi sudah teruji mampu mengarungi samudera.
(Muhammad Arief Saenong, 2013: 2-3)

Pelayaran historis Pinisi Nusantara ke Vancouver Canada untuk tampil pada Expo 1986 berdampingan dengan hasil teknologi maju serta keberhasilan Pinisi Ammana Gappa mencapai Madagaskar tahun 1991, merupakan bukti ketangguhan perahu pinisi hasil teknologi tradisional mengarungi samudera. (Muhammad Arief Saenong, 2013:3)

Dengan perahu mereka berlayar ke berbagai pelosok sejak ratusan tahun lalu. Perahu yang mereka gunakan adalah perahu tradisional yang dibuat oleh orang Bugis-Makassar sendiri seperti yang diungkapkan oleh Peter G. Spillet. Ada beberapa jenis perahu yang dipergunakan oleh orang Bugis-Makassar sejak dulu. Namun yang tersohor adalah jenis Pinisi yang mereka ciptakan sekitar tahun 1900. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 10)

Perahu pinisi dicipta oleh ahli-ahli perahu (*panrita lopi*) yang berasal dari satu desa di Sulawesi Selatan, yaitu Desa Ara (kini telah dimekarkan menjadi dua desa, yakni Desa Ara dan Desa Lembanna). Desa

ini terletak di kaki bukit kapur menghadap Teluk Bone, Kecamatan Bonto Bahari Kabupaten Bulukumba, ± 190 km ke arah timur Kota Makassar. Sampai akhir 1970-an, orang Ara memonopoli keahlian membuat perahu pinisi secara turun-temurun. Kuat dugaan keahlian mereka membuat perahu sama tuanya dengan kebudayaan maritim suku Bugis-Makassar itu sendiri. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 11)

Keahlian membuat perahu tradisional utamanya pinisi, sangat erat kaitannya dengan sebuah legenda yang dipercaya masyarakat. Legenda tersebut mengisahkan tentang perahu Sawerigading (putra Raja Luwu) yang tenggelam kemudian hanyut dan terdampar di sekitar Tanjung Bira. Sungguhpun legenda ini tampil dalam berbagai versi, namun secara esensial kisah itu telah dipahami sebagai salah satu sumber inspirasi terhadap keterampilan mereka membuat perahu. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 11)

Legenda tersebut menceritakan bahwa Sawerigading jatuh cinta kepada saudara kembarnya yang bernama We Tenri Abeng. Oleh karena Tenri Abeng tahu bahwa ia bersaudara dengan Sawerigading Opunna Ware, maka cintanyapun tidak dapat diterima. Pada suatu kesempatan dengan sangat bijaksana We Tenri Abeng menasihatkan kepada Sawerigading agar memilih We Cudai Dg. Risompa (putri Raja Cina-Wajo) sebagai istri yang kebetulan memiliki wajah serupa dengan dirinya. Kebetulan pula We Cudai masih bersepupu dengan Sawerigading, sebab ibunya bersaudara dengan I Datu Sengngeng (ibunda Sawerigading). Ayah

dari We Cudai yakni La Settumpungi adalah Raja Cina yang beribu kota La Tanete (letaknya sekitar Pammana Wajo-Sengkang) yang masih keturunan To Manurung Luwu. Bujukan ini berhasil melunakkan hati Sawerigading, walaupun dengan perasaan berat. Sebagai rasa syukur We Tenri Abeng memberikan cincin dan seperangkat pakaian kepada Sawerigading untuk dipersembahkan kepada We Cudai Dg. Risompa. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 11-12)

Oleh karena perahu kerajaan sudah tua, Tenriabeng meminta kepada ayahnya agar *Welenrenge*, sebatang pohon raksasa yang tumbuh ditengah hutan, ditebang untuk dibuat perahu tumpangan ke tanah Cina. Pohon ditebang sehari-hari dan ketika rubuh terjadilah gempa yang selanjutnya pohon tersebut ditelan bumi bersama nenek Sawerigading *La Toge Langi* (Gelar Batara Guru). Beberapa waktu kemudian pohon tersebut muncul kembali di pantai setelah menjadi sebuah perahu besar, dimana Sawerigading menunggu atas petunjuk neneknya. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 12)

Pada hari yang ditentukan berlayarlah Sawerigading bersama pengikutnya, lengkap dengan peralatan kerajaan meninggalkan Luwu, menuju tanah Cina Wajo. Karena kesalnya tidak dapat mangawini Tenriabeng, sebelum berlayar ia bersumpah tidak akan kembali ke Luwu. Suatu ketika Sawerigading rindu ingin kembali ke negerinya, rupanya ia lupa akan sumpahnya sebelum meninggalkan Luwu. Pada suatu hari berangkatlah ia bersama keluarga dan pengikutnya menuju Luwu. Perahu

yang ditumpangi ialah perahu tumpangnya dulu yang dibuat oleh neneknya (*La Toge Langi*) dalam perut bumi. Dalam perjalanan pulang perahunya ditimpa badai dan pecah ditelan gelombang. Kepingan-kepingan perahu tersebut hanyut dan terdampar di beberapa tempat di sekitar Tanjung Bira. Sebagian besar badan perahu terdampar di Ara, Sotting/linggi terdampar di Lemo-lemo, layar dan tali temali terdampar di Bira. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 12-13)

Orang Ara percaya bahwa kepandaian nenek moyang mereka membuat perahu yang disusun dari kepingan-kepingan papan bersumber dari penemuan bagian-bagian perahu Sawerigading. Menurut mereka, kepingan-kepingan perahu tersebut dikumpulkan kemudian dirakit kembali (*Nipuli poso* 'direkonstruksi). Dari hasil rakitan itulah orang Ara mendapat ilham dasar dalam pembuatan perahu yang dibuat/disusun dari kepingan-kepingan papan. Orang Lemo-lemo (*Tanah Lemo*) percaya pula bahwa keahlian membuat perahu yang mereka miliki sejak ratusan tahun lalu, juga bersumber dari penemuan bagian perahu Sawerigading. Mereka terkenal terampil dalam membentuk *sotting* dan halus pengerjaannya. Demikian pula orang Bira, mereka percaya bahwa keahlian berlayar yang mereka miliki sejak dulu diwarisi dari penemuan layar dan tali temali perahu Sawerigading. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 13)

Bagi orang Ara pengetahuan dasar membuat perahu yang disusun dari kepingan-kepingan papan, dikembangkan sedemikian rupa sesuai kebutuhan konsumen (pasar). Hal ini disebabkan karena mereka disamping

membuat perahu di desanya juga menerima pesanan dari berbagai daerah di Sulawesi Selatan. Bahkan sekitar 1940-an mereka telah merantau ke berbagai propinsi di Indonesia untuk membuat perahu. Dari hasil pengembangan bentuk yang terjadi sesuai kebutuhan pasar selama ratusan tahun, tipe/model perahu mengalami perubahan (modifikasi secara evolusi). Diperkirakan pada abad ke-19 atau awal abad ke-20 terciptalah tipe perahu baru dengan ciri khas dua tiang dan tujuh layar, yang kemudian dinamai *Pinisi*. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 15-16)

2.3.2 Nama Pinisi

Sampai sekarang ini masih terjadi perbedaan pendapat mengenai asal mula nama pinisi. Dalam hal ini ada beberapa pendapat mengenai nama pinisi, yaitu:

- (1) Menurut Usman Pelly (1975) dalam buku *Ara dengan perahu bugisnya*, nama pinisi diduga berasal dari kata *Venecia*, sebuah kota pelabuhan di Italia yang terkenal pada zamannya. Senada dengan pendapat tersebut, sebuah sumber menyebutkan bahwa yang disebut *PINISI* ialah model layar (yang terdiri dari tujuh helai). Sementara itu, sebuah catatan mengatakan bahwa layar perahu pinisi adalah hasil modifikasi dari model layar perahu Eropa. Apabila model layar pinisi (seperti yang kita saksikan sekarang) tercipta berdasarkan modifikasi model layar perahu Eropa, maka pemberian nama pinisi dimaksudkan untuk mengabadikan nama daerah asal model layar tersebut, yakni Venecia. Selanjutnya dari kata Venecia mengalami proses fonemik

menurut dialek *Konjo* menjadi *pinisi*. Pemberian nama *pinisi* dalam hal ini adalah juga termasuk dalam kebiasaan orang Bugis-Makassar yang selalu mengabadikan nama tempat terkenal atau yang berkesan istimewa menjadi nama benda kesayangannya, termasuk perahunya.

(2) Sumber lain menyebutkan bahwa nama *pinisi* diberikan oleh Raja Tallo VII, yaitu I Manyingarang Dg. Makkilo kepada perahunya. Adapun nama tersebut diambil dari dua buah kata, yakni "*picuru*" yang berarti *contoh yang baik*, dan kata "*binisi*" nama sejenis ikan kecil yang lincah dan tegar di permukaan air serta tidak terpengaruh oleh arus dan gelombang. Raja Tallo memberikan nama perahunya dengan menggabung kata *picuru* dan *binisi* menjadi *pinisi*.

(3) Sumber lain berpendapat bahwa, nama *pinisi* diduga berasal dari kata *panisi*. Kata *panisi* (Bugis, artinya: sisip; *mappanisi* artinya menyisip). *Mappanisi* (menyisip), yaitu menyumbat semua persambungan papan, dinding, dan lantai perahu dengan bahan tertentu agar tidak kemasukan air. Dugaan tersebut berdasar pada pendapat yang menyatakan bahwa orang Bugis yang pertama menggunakan perahu *pinisi*. *Lopi dipanisi*, (Bugis), artinya perahu yang disisip. Diduga dari kata *panisi* mengalami proses fonemik menjadi *pinisi*. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 42-43)

2.3.3 Ciri Khas Perahu Pinisi

Usman Pelly (1975) seorang peneliti dalam bukunya *Ara Dengan Perahu Bugisnya* menulis bahwa *pinisi* adalah model layar

yang tujuh helai yang berbeda dengan model layar perahu Bugis lainnya. Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia* terbitan Balai Pustaka, juga disebutkan perahu pinisi ialah nama perahu layar tradisional Bugis-Makassar Sulawesi Selatan yang mempunyai dua tiang layar utama dan mempunyai tujuh buah layar yaitu tiga di depan, dua ditengah dan dua di belakang dipergunakan untuk angkutan barang antar pulau. Dari beberapa sumber seperti disebutkan di atas dapat disimpulkan bahwa ciri khas perahu pinisi ialah perahu yang memakai dua tiang utama dan tujuh buah layar. (Muhammad Arief Saenong, 2013: 60)

BOSOWA

BAB 3

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1. Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis

Menurut Undang-Undang Nomor 20 tahun 2016 tentang Merek dan Indikasi Geografis, indikasi geografis dikatakan sebagai suatu tanda yang menunjukkan daerah asal suatu barang atau produk yang karena faktor lingkungan geografis seperti faktor alam atau faktor manusia memberikan kualitas dan reputasi tertentu terhadap barang yang dihasilkan. Untuk menganalisa suatu produk dikatakan sebagai Indikasi Geografis, maka dapat dilihat dari segi faktor lingkungan yaitu faktor alam dan faktor manusia.

a. Faktor Lingkungan/Alam

Perahu Pinisi dalam profil aslinya adalah hasil teknologi tradisional dan telah menjadi kebanggaan suku bugis dari masa lalu hingga sekarang. Pembuatan perahu pinisi terletak di Desa Ara dan Tanah Beru Kecamatan Bontobahari Kabupaten Bulukumba sekitar 176 km dari Kota Makassar.

Hasil wawancara tanggal 28 Maret 2018 dengan Hj Galla sebagai *panrita lopi* (ahli pembuat perahu) di Desa Ara menjelaskan bahwa:

”Untuk membuat sebuah perahu pinisi dibutuhkan bahan baku kayu yang diolah dari hutan, kayu untuk bahan baku perahu harus memenuhi persyaratan baik ukuran maupun kualitasnya, terutama pada bagian lambung perahu yang selalu terendam air. Bagian yang dimaksud adalah lunas (bagian bawah perahu), dan *papan terasa* (dinding bagian bawah) harus kedap air, tidak mudah

pecah dan tidak dimakan kutu air. Jenis kayu yang digunakan yaitu kayu *bitti* berasal dari Bulukumba, kayu jenis ini merupakan yang paling baik, sebab selain tahan dan tidak mudah pecah juga mudah diolah. Selain itu untuk bagian-bagian lainnya digunakan juga kayu jati dan kayu *pude* yang juga berasal dari Bulukumba. Diperhitungkan pula umur dari kayu tersebut, misalnya kayu *bitti* harus berumur sekitar 40-50 tahun untuk bahan baku pembuatan perahu besar, sedangkan untuk perahu kecil sekitar 25 tahun.”

Namun saat ini kayu tersebut sudah sulit ditemukan sehingga para pembuat memilih membeli kayu besi yang berasal dari Sulawesi Tenggara sebagai bahan baku lunas perahu. Pembuatan perahu pinisi pun bisa memakan waktu berbulan-bulan lamanya, untuk perahu berukuran besar lama pengerjaannya sekitar 5 sampai 6 bulan sedangkan untuk perahu kecil lama pengerjaannya sekitar 2 sampai 3 bulan, semua tergantung pada tipe perahu dan tenaga kerjanya, untuk satu perahu biasanya dikerjakan 6 orang.

Uraian diatas dapat dikatakan bahwa Perahu Pinisi sebagai Indikasi Geografis tidak terkait dengan faktor alam, dimana asal bahan baku kayunya diperoleh dari daerah lain.

b. Faktor Manusia

Pembuatan perahu pinisi merupakan suatu kepandaian dan keterampilan masyarakat Bontobahari Kabupaten Bulukumba. Dalam pembuatan perahu pinisi diperlukan sekelompok tukang yang jumlahnya bermacam-macam, semua tergantung pada besar kecilnya perahu yang akan dibuat. Keanggotaan satu kelompok tukang bersifat

tidak tetap atau sementara, karena jika perahu selesai dibuat para anggota tukang dapat berpindah ke kelompok tukang yang lain.

Pembuatan perahu tersebut memiliki struktur kerja yang tetap dipatuhi, struktur tersebut terdiri dari *punggawa* yang merupakan kepala tukang atau penganggung jawab atas seluruh pengerjaan perahu atau *panrita lopi* (tukang ahli), tukang-tukang lainnya yang disebut *sawi* yang terdiri dari *sawi kabusu* dan *sawi pemula*, *sawi kabusu* adalah *sawi* yang sudah menerima upah seluruhnya dari pembagian upah borongan sedangkan *sawi* pemula yaitu anak-anak remaja yang baru pertama kali terlibat dalam pembuatan perahu.

Pekerjaan pertama yang diajarkan yaitu membor, diberikan istilah tukang bor. Untuk mencapai tingkat berikutnya bagi seorang pemula itu tergantung dari kemampuan, daya serap dan tingkat pendidikannya. Biasanya seorang pemula yang sudah tamat SMP akan cepat naik tingkat daripada anak yang hanya tamat SD, namun saat ini para *sawi* pemula yang sudah remaja rata-rata tamat SMA.

Adapun *sambalu* (pemilik perahu) mempunyai peranan penting dalam pembuatan perahu, dia berhak mengawasi seluruh proses pembuatan perahunya, oleh karena itu segala sesuatu yang ingin disampaikan terkait dengan pembuatan perahu harus melalui *punggawa* (kepala tukang), apabila *punggawa* tidak berada di tempat maka tugasnya diambil alih oleh *sawi* senior yang dipercaya untuk menangani hal-hal tertentu terkait dengan pembuatan perahu.

Seorang *punggawa* memiliki peran penting dalam proses pembuatan perahu yaitu sebagai penanggung jawab borongan pembuatan perahu, dimana dia berperan sebagai majikan langsung dari para *sawi* yang dipimpinnya, dan juga sebagai guru dari *sawinya*, dimana seorang *punggawa* akan mentransfer ilmu dan pengetahuannya dalam pembuatan perahu kepada *sawinya*.

Peran sebagai *punggawa* ini memberikan wibawa yang baik dalam pembuatan perahu maupun dalam kehidupan sehari-hari di masyarakat, namun untuk menjadi seorang *punggawa*, calon *punggawa* harus menguasai dua jenis keterampilan, yaitu keterampilan teknik dan keterampilan magis.

Keterampilan teknik terdiri dari dua bagian yaitu pertama *pungkaha ri borong*, artinya menguasai analisis bahan sebelum kayu ditebang, menguasai ukuran, jumlah dan pembentukan komponen perahu. Kedua *pungkaha ri bantilang*, artinya menguasai teknik pembuatan perahu, yaitu menyusun kepingan-kepingan dan memasang komponen hingga menjadi sebuah perahu.

Selanjutnya keterampilan dan penguasaan magis yaitu penguasaan niat, syarat-syarat, mantera, pantangan, pemali, simbol-simbol dan sebagainya. Pewarisan keterampilan dan pengetahuan membuat perahu masih tetap bertahan sampai sekarang, keduanya dipadu menjadi satu sehingga keberadaan teknologi sulit tertandingi.

Selain itu adapun *ledeng* yang merupakan dewan musyawarah yang menjadi penengah apabila terjadi perselisihan menyangkut profesi tukang mereka. *Ledeng* memiliki pengaruh besar terhadap kehidupan profesi pertukangan mereka, apabila terjadi perselisihan antara *sambalu*, *punggawa* dan *sawi* sehingga salah satu pihak mengadukan kepada *ledeng*, maka *ledeng* berhak mengadili dan memberikan hukuman.

Apabila tidak ada perdamaian pada perselisihan mereka maka *ledeng* memberikan hukuman berat yaitu dengan pengusiran atau diasingkan dari masyarakat karena dianggap akan merusak kedamaian profesi tukang mereka. Keberadaan *ledeng* ini merupakan suatu usaha untuk menjaga tata tertib dalam kehidupan profesi tukang mereka, struktur inilah yang banyak mempengaruhi suasana disiplin kerja mereka.

Sejarah perahu tradisional memang tidak terlepas kaitannya dengan perkembangan budaya Sulawesi Selatan dan lingkup sejarah perjalanan kebaharian bangsa Indonesia pada umumnya. Sejarah kebaharian Suku Bugis dengan perkembangan perahu sejak adanya cikal bakal perahu sampai terciptanya perahu pinisi dalam konteks kebaharian di tanah air.

Industri perahu merupakan bagian dari industri pedesaan. Peranannya dalam memacu perkembangan desa pantai tidak bisa diabaikan, salah satu bentuk industri pedesaan itu adalah industri pembuatan perahu. Orang-orang Bugis membuat perahu untuk

keperluan angkutan antar pulau, sebagai alat transportasi untuk merantau dan keperluan menangkap ikan. Perahu tersebut sekaligus telah menjadi simbol budaya maritim mereka.

Sungguh sangat menarik bahwa perahu tersebut, ternyata dibuat oleh ahli-ahli perahu yang berasal dari Desa Ara dan Tanahberu Kabupaten Bulukumba di Sulawesi Selatan. Kepandaian mereka dalam membuat perahu telah diwariskan secara turun temurun sampai saat sekarang ini. Potensi ekonomi rakyat yang masih sangat sederhana terutama sistem peralatan dan teknik pembuatannya, memerlukan sesuatu penemuan baru dalam menunjang peningkatan produksi.

Berdasarkan uraian di atas dapat dikatakan bahwa Perahu Pinisi sebagai Indikasi Geografis dapat dilihat dari faktor manusianya, sebab dalam pengerjaan perahu memiliki struktur pertukangan yang tetap dipatuhi oleh masyarakat setempat sampai saat ini, memiliki keterampilan tertentu membuat perahu yang diwariskan secara turun-temurun.

3.1.1 Ciri Khas Perahu Pinisi

Seperti yang diketahui bahwa perahu pinisi merupakan hasil teknologi tradisional dan telah menjadi ikon Pemerintah Daerah Bulukumba. Perahu pinisi yang merupakan perahu layar dengan ciri khasnya memiliki dua tiang dengan tujuh buah layar yaitu tiga di depan berbentuk segitiga dan pada dua tiang utama dua layar besar berbentuk trapesium, pinisi mengandalkan layar-layar lebar untuk memperoleh angin,

angin itulah yang mendorong perahu sehingga bergerak, melaju dan melayari lautan.

Hasil wawancara tanggal 28 Maret 2018 dengan Hj Galla menjelaskan bahwa:

“Sampai saat ini pun kami masih mempercayai bahwa perahu adalah manusia, dalam wujud perahu. Berdasarkan kepercayaan tersebut maka perahu dapat dipersamakan dengan manusia, sebab masing-masing memiliki dua unsur pokok, yaitu materi (jasad) dan roh. Materi (jasad) baik manusia maupun perahu dapat dilihat dengan mata (kasat mata) sedangkan roh itu adalah sesuatu yang gaib. “

Kepercayaan tersebut, maka dalam wujud perahu sarat akan makna dan simbol tertentu. Antara lain lunas dan linggi di depan maupun di belakang adalah simbol tulang belakang, *ulu soting (linggi)* adalah simbol kepala, dinding sebuah perahu merupakan simbol kulit, *gading-gading (kelu dan soloro)* merupakan simbol rangka manusia, *lepe* adalah simbol urat atau daging manusia, *guling* (kemudi) adalah simbol kaki, dan lain sebagainya.

Selain dari makna simbol yang diidentikkan dengan “manusia”, adapula yang maknanya dihubungkan dengan keyakinan agama Islam. antara lain, dua buah tiang layar sebagai simbol dua kalimat syahadat, tiga potong lunas (*kalabiaseng*) dan dua buah linggi (*sotting*) adalah merupakan simbol rukun Islam dan lima waktu shalat. Selanjutnya tujuh lembar layar adalah merupakan simbol tujuh ayat yang terdapat dalam surah Al-Fatihah serta tujuh lapis langit.

a. Teknik dan Budaya dalam Pembuatan Perahu

Sebagai suatu karya budaya, pembuatan perahu pinisi tidak lepas dari tradisi dan nilai-nilai budaya yang dianut sejak dahulu dan sampai kini masih tetap dijunjung tinggi. Demikian pula keahlian membuat perahu pinisi sebagai suatu kepandaian tradisional, sampai kini masih sarat akan nilai dan tradisi yang bersumber dari akar budaya pembuatnya.

Berdasarkan sejarah yang diyakini masyarakat setempat akan perahu Sawerigading diciptakan dengan kekuatan gaib dalam perut bumi. Oleh sebab itu pengetahuan dan keterampilan dalam pembuatan perahu pinisi termasuk juga perahu tradisional lainnya harus pula mempunyai nilai-nilai gaib (magis). Pandangan dunia gaib sehubungan dengan keberadaan perahu telah dianut oleh panrita lopi sejak dahulu.

Bertolak dari keyakinan itulah sehingga pembuatan perahu harus disertai dengan nilai-nilai tradisi yang bersumber dari akar budaya pembuatnya. Tradisi tersebut, baik berupa aturan dan tata cara yang bersifat wujud (yang berkaitan dengan unsur tehnik) maupun hal-hal yang mengandung nilai magis yang diwujudkan dalam berbagai upacara ritual dalam pembuatan perahu pinisi.

Teknik pembuatan perahu pinisi pun berbeda dengan pembuatan perahu pada umumnya. Pada teknik pembuatan perahu pada umumnya, rangka kapal dibuat terlebih dahulu lalu kemudian dibuat dinding. Namun, suku Bugis membuat dinding perahu terlebih dahulu, baru membuat rangkanya karena dinding *papan terasa* (dinding bagian

bawah) menentukan model perahu. Disamping itu suatu patokan yang menjadi pedoman sejak dahulu ialah karena kekuatan perahu pinisi terletak pada papan terasa (dindingnya).

Oleh karena itu, sejak dahulu teknik pemasangan kepingang-kepingan *papan terasa* harus sedemikian rupa sesuai dengan posisi yang direncanakan agar dapat memenuhi fungsi utama tersebut. Menurut keterangan ahli perahu, pembentukan dan pemasangan kepingang-kepingan papan itu diusahakan setepat mungkin di atas susunan papan di bawahnya.

Pemasangan tersebut merupakan salah satu faktor penentu kekuatan perahu. Pembentukan dan pemasangan papan utama yang diperhitungkan sedemikian rupa dan kemudian diperkokoh dengan pemasangan rangka akan menjadi faktor utama kekuatan sebuah perahu sehingga perahu dapat beroperasi sampai puluhan tahun lamanya. Maka dari itu perahu yang dibuat oleh suku Bugis lebih kuat dan tahan ombak.

Lebih lanjut Hj. Galla (wawancara 3 April 2018) menjelaskan bahwa:

“Pembuatan perahu ini dibuat atas dasar konsep dan perhitungan yang cermat dan merupakan warisan dari leluhur pembuatnya. Sebagai suatu pengetahuan, memang aneh, sebab perhitungan tersebut tanpa bahan tertulis dan tanpa gambar rekayasa, tetapi hanya dengan teknik menghafal oleh para ahli perahu. Sampai saat ini pengetahuan tersebut masih terpelihara dikalangan para pembuat perahu.”

Dalam pembuatan perahu pinisi terdapat beberapa tahap proses pembuatannya disertai dengan upacara adat masyarakat setempat yaitu pada tahap pertama mengolah kayu, setelah hutan diteliti dan dianggap cukup tersedia kayu yang dibutuhkan, kemudian akan dicari waktu yang tepat untuk melakukan penebangan pertama. Apabila telah ditentukan waktu yang tepat diadakanlah persiapan seperlunya mulai dari peralatan pertukangan, logistik dan semua bahan yang menunjang lancarnya pekerjaan di hutan. Penebangan pertama ini biasanya dilakukan sebelum tengah hari dengan harapan agar rezeki bertambah baik.

Setelah persiapan cukup maka beberapa batang kapak disandarkan pada pohon tersebut lalu *punggawa* mengelilingi pohon sambil memperhatikan kapak yang disandarkan tadi. Selanjutnya *punggawa* mengambil salah satu kapak kemudian mengatur posisi dengan menghadap matahari dan melihat keatas pohon sambil melakukan konsentrasi. Setelah itu *punggawa* membaca mantra sambil menahan nafas untuk mengayunkan kapaknya menebang pohon tersebut. Pada saat kayu sudah mulai roboh, diusahakan arahnya jatuh ke lokasi pembuatan perahu (*bantilang*) dan juga diusahakan agar tidak tersangkut pada pohon lain. Hal ini dilakukan dengan harapan agar pelaksanaan pembuatan perahu tidak mengalami halangan atau dapat berjalan dengan lancar.

Tahap kedua yaitu proses pembuatan perahu, salah satu keunikan pembuatan perahu ialah dinding perahu yang lebih dahulu dibuat, baru kemudian dipasang rangkanya. Hal ini berbeda dengan prinsip dan logika

teknologi maju. Oleh karena itu, maka bentuk perahu ditentukan oleh dinding atau kulit perahu. Fungsi rangka pada pembuatan perahu hanya sebagai pengukuh/penguat dinding perahu. Kepingan-kepingan papan dinding perahu dipasang sesudah penyambungan lunas dan diperkuat dengan pemasangan *papan pangepek* serta pemasangan *sotting* atau *linggi*.

Dinding (badan perahu) dibedakan atas *papan terasa* (papan keras/papan dasar) dan *papan lamma* (papan lemah). *Papan terasa* ialah susunan papan lambung perahu bagian bawah yang selalu terendam air. *Papan lamma* ialah susunan papan dinding perahu bagian atas untuk mengikat *papan terasa*, ukurannya jauh lebih panjang dari *papan terasa* sehingga harus lentur agar mudah dilengkungkan mengikuti bentuk perahu.

Dalam pembuatan perahu yang dibuat dari kepingan-kepingan papan yang pertama kali dikerjakan ialah pemasangan lunas, lunas ialah komponen dasar dan utama sebuah perahu, sebab pada komponen ini akan dilekatkan kepingan-kepingan papan sampai terbentuk sebuah perahu. Selanjutnya sesudah pemasangan lunas dan diperkuat dengan pemasangan *papan pangepek* serta *sotting* depan dan belakang, kepingan-kepingan *papan terasa* dipasang dengan tehnik tertentu sesuai aturan-aturan yang telah ditetapkan.

Untuk merapatkan sambungan papan tersebut dan bagian-bagian perahu lainnya digunakan alat yang disebut *singkolo* (alat merapatkan

papan). Semua sambungan papan dilapisi dengan *baruk (majun)*. *Majun* ialah sejenis kulit kayu galang yang berfungsi agar sambungan tersebut tidak kemasukan air. *Papan terasa* susun/lajur pertama disebut *uru sangkara*, dipasang setelah pemasangan *pengepek* sesudah lunas disambung.

Pemasangan *uru sangkara* yang biasa disebut papan empat ke depan dan belakang disambung dengan *papan kanjai caddi*. Di atas papan *uru sangkara* dipasang susun kedua yang disebut papan enam, disambung kemuka dan kebelakang dengan *kanjai bakka*. Sesudah pemasangan papan enam (sebagai papan tengah) pada susun berikutnya sampai *papan terasa* susun terakhir, ada dua macam ukuran papan tengah yang dipakai yaitu papan empat dan papan lima.

Demikian pula *papan terasa/dinding* dipasang keping demi keping mulai dari papan tengah tiap lajur/susun selanjutnya dipasang ke muka dan ke belakang dengan jumlah, ukuran dan teknik tertentu sehingga mencapai ketinggian yang diinginkan.

Selanjutnya pemasangan rangka, rangka perahu terdiri dari *kelu* dan *soloro*. pemasangan rangka resminya setelah selesai pemasangan dinding perahu, tetapi untuk menguatkan pemasangan *papan terasa*, maka balok-balok rangka sudah dapat dipasang setelah papan terasa mencapai ketinggian tertentu yakni urat/lajur ke empat atau ke lima. Balok rangka yang pertama dipasang yaitu *kelu*, *kelu* ialah balok dengan ukuran tertentu mirip dengan huruf 'V' yang dipasang melintang kiri kanan lambung

perahu pada tempat tertentu. Sedangkan balok-balok *soloro* dipasang tidak melintang seperti *kelu* tetapi ujungnya hanya sampai di pinggir lunas.

Selanjutnya pemasangan *papan lamma* (dinding bagian atas), *papan lamma* ialah sejenis papan dengan ukuran tertentu yang panjangnya sekitar 10 cm, fungsinya adalah untuk mengikat *papan terasa*, tetapi juga memberi bentuk/gaya pada pinggir perahu. Pemasangan *papan lamma* dipasang agak vertikal. Ujung belakang papan lamma dilebihkan sekitar 2 m, bagian yang dilebihkan ke belakang itu akan berfungsi sebagai ekor perahu yang disebut *rembasang*.

Selanjutnya pemasangan *lepe* (galar), *lepe* ialah lembaran kayu dengan ukuran khusus yang dipasang di atas balok rangka dan berfungsi untuk merangkai atau saling menguatkan pasangan rangka perahu. Jumlah lajur *lepe* pada sebuah perahu tidak tetap tergantung dari kapasitas perahu. Lajur *lepe* yang paling atas disebut *lepe kalang* yang berfungsi sebagai tumpuan balok *kalang*. Setelah selesai pemasangan *lepe kalang*, maka balok *kalang* sudah dapat dipasang. *Kalang* (landasan dek perahu) ialah balok dengan ukuran khusus yang dibentuk agak cembung pada bagian atasnya dan dipasang melintang kiri kanan perahu, *kalang* berfungsi untuk memperkuat dinding perahu.

Selanjutnya setelah pemasangan *kalang* telah selesai, maka dipasang pula *bangkeng salara* (landasan tiang layar) yaitu beberapa pasang balok dengan ukuran dan kualitas tertentu yang berfungsi sebagai tumpuan atau pondasi tiang agung. Apabila pemasangan *kalang* dan balok-

balok telah selesai selanjutnya pemasangan *papan katabang* (lantai perahu). *Katabang* mulai dipasang di pinggir perahu sampai seluruh permukaan tertutup kecuali pintu.

Selanjutnya tahap pemasangan *anjong*, *anjong* ialah sebatang balok dengan ukuran dan bentuk khusus (bulat) yang dipasang mencuat di bagian depan perahu pinisi. Fungsi *anjong* yaitu sebagai tempat mengikatkan tiga lembar layar depan perahu. Kegiatan akhir dari seluruh pekerjaan badan perahu sebelum diluncurkan ialah (bugis) yaitu menyumbat seluruh persambungan papan dengan bahan *baruk gallang* atau bahan lain yang sesuai agar tidak kemasukan air, bagian yang disumbat bukan hanya dinding perahu tapi juga lantai perahu.

Selanjutnya peluncuran perahu yang biasanya dilakukan pada siang hari, dengan memilih hari-hari tertentu menurut kebiasaan orang Bugis Makassar. Pada malam hari sebelum peluncuran, diadakan upacara ritual yaitu *ammossi'* dan *apassili'*. *Appassili* adalah suatu upacara ritual yang dilakukan pada malam hari sebelum *ammossi*, dan bertujuan untuk menolak bala. Upacara *appassili* dilakukan bersamaan dengan upacara *ammossi*, adanya unsur Islam diantaranya dengan pembacaan barazanji dan sebagainya sebelum upacara dimulai, terlebih dahulu disiapkan kelengkapan antara lain satu cerek air yang diambil dari mata air tertentu.

Sebelum pembacaan barazanji oleh kelompok tertentu terlebih dahulu diadakan makan bersama yang dihadiri oleh penghulu adat, pemuka masyarakat desa, pemuka agama dan para kerabat. Setelah selesai

makan bersama dan perlengkapan untuk upacara sudah siap di atas perahu, pelaksana upacara atau anggota barazanji membacakan barazanji sampai selesai dan pembaca barazanji mengambil tempat di bagian geladak perahu dan saling berhadapan.

Setelah selesai pembacaan barazanji, seorang *guru sara* membaca *songkobala* dan selanjutnya menghadapi sebuah wajan yang berisi air dan seikat dedaunan untuk membacakan mantera dengan khusyuk. Air yang diambil dari mata air tersebut kemudian di manterai sambil diaduk-aduk dengan menggunakan seikat dedaunan tadi. Air yang telah dimanterai disebut air *songkobala*, setelah itu air tersebut dipercikkan ke sekeliling perahu dengan cara dikibas-kibaskan menggunakan ikatan daun tadi.

Adapun puncak acara pada malam itu ialah *ammossi*, yaitu pemberian pusat pada pertengahan lunas perahu. Pemberian pusat ini didasarkan pada kepercayaan bahwa perahu adalah anak *punggawa/panrita lopi*. Berdasarkan kepercayaan tersebut maka upacara *ammossi* ialah simbol pemotongan tali pusat bayi yang baru lahir. *Ammossi* merupakan simbol kelahiran bayi perahu setelah dibuat atau diproses selama beberapa bulan.

Sebelum prosesi upacara dilakukan, seluruh perlengkapan upacara disiapkan disekitar pertengahan lunas perahu yang merupakan tempat dilaksanakan upacara. Pada saat upacara akan dimulai pemilik perahu duduk sambil berjongkok di sebelah kiri pertengahan lunas perahu, berhadapan dengan *panrita* yang duduk dengan posisi jongkok pada

sebelah kanan. Kemenyan dibakar setelah dimantrai *punggawa*, lalu kain putih dinaikkan ke kepala *panrita* oleh pemilik perahu. Selanjutnya cincin emas yang ditaruh pada sebuah piring kecil dimasukkan *punggawa* ke dalam mulutnya kemudian *panrita* mengasapi pahat kecil sambil berkonsentrasi sejenak berkomunikasi dengan alam gaib.

Secara simbolis mantera-mantera yang dibacakan menunjukkan penyerahan sang bayi perahu kepada dua orang nabi, yaitu Nabi Sulaemana sebagai penguasa bumi dan Nabi Haidir sebagai penguasa lautan. Kepada kedua nabi inilah *punggawa* menyerahkan bayi perahu tadi. Akhir dari seluruh rangkaian prosesi upacara ditandai dengan *panrita* membasuh mukanya tepat di atas lubang pusat. Serbuk bor dan air yang keluar melalui lubang pusat ditampung dalam kuali dan selanjutnya disimpan dalam botol yang disebut minyak lopi. Botol ini akan digantung pada *lenra/bangkeng salara* (landasan tiang layar) bagian depan dibawah *katabang* (lantai perahu). Menurut kepercayaan masyarakat setempat minyak tersebut bisa digunakan sebagai penawar apabila perahu dalam keadaan bahaya, seperti terkena badai dalam pelayaran dan sebagainya.

Meskipun seluruh bagian kapalnya terbuat dari kayu namun dirangkai tanpa menggunakan paku, hanya direkatkan dengan pecak yang berasal dari kayu *pondok* dan hanya dibuat dengan peralatan sederhana, namun pinisi mampu berdampingan dengan hasil teknologi maju dan diterima sebagai perahu/kapal pengarung samudra luas, terbukti dengan

peristiwa pelayaran yang mengagumkan di masa lalu yang membuktikan kekuatan perahu pinisi.

Lebih lanjut sebagai sebuah hasil kebudayaan, pinisi memang identik dengan tradisi yang melekat pada masyarakat pembuatnya, seperti yang telah diuraikan diatas bahwa pembuatan perahu tak lepas dari upacara adat masyarakat setempat, mulai dari pemlihan kayu, penebangan, awal pembuatan, sampai peluncuran perahu ke perairan tak lepas dari upacara adat. Rangkaian upacara ini bertujuan agar kapal yang dibuat bisa berfungsi sampai lapuk kayunya dan selalu selamat ketika berlayar di lautan bebas.

3.2 Penyebab Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba belum mendaftarkan Perahu Pinisi Sebagai Indikasi Geografis

Pendaftaran sebagai Indikasi Geografis merupakan langkah yang baik bagi masyarakat, ada beberapa hal yang diperhatikan terkait dengan perlindungan Indikasi Geografis sebagaimana pada pasal 53 ayat (3) UU Nomor 20 Tahun 2016, Indikasi Geografis mendapat perlindungan setelah terdaftar atas dasar permohonan yang diajukan oleh lembaga yang mewakili masyarakat di kawasan geografis tertentu, lembaga pemerintah atau adanya kelompok/asosiasi masyarakat yang dibentuk secara resmi dan memiliki struktur kenggotaan/pengurus yang diberi kewenangan untuk mendaftarkan Indikasi Geografis.

Berdasarkan hasil wawancara tanggal 8 Mei 2018 dengan Illya. A selaku Kepala Bidang Pelayanan Hukum di Kantor Wilayah Kemenkum HAM Sulawesi Selatan juga menjelaskan bahwa:

“Menanggapi soal perahu pinisi sebagai Indikasi Geografis dapat dilihat dari segi faktor manusianya atau pembuatnya yang telah diketahui bahwa pembuatan perahu pinisi sudah turun-temurun dan memiliki teknik yang berbeda dalam pembuatannya. Akan tetapi terkait pendaftarannya sebagai Indikasi Geografis harus memiliki lembaga atau asosiasi masyarakat setempat pembuat perahu dan hal itu dikembalikan kepada pemerintah daerah Kabupaten Bulukumba dan masyarakat setempat.”

Selanjutnya pihak Kemenkum HAM tidak membatasi pendaftaran perahu pinisi sebagai Indikasi Geografis selama memenuhi syarat sesuai aturan yang berlaku, karena dengan adanya Indikasi Geografis tersebut dapat mengangkat nama daerah karena suatu produk yang telah terdaftar memiliki logo atau label Indikasi Geografis.

Adapun hasil wawancara tanggal 5 April 2018 dengan Andi Mustika HAS selaku Kepala Bidang Dinas Kebudayaan Kabupaten Bulukumba menjelaskan bahwa:

“Adapun hal yang menjadi penghambat pemerintah daerah Kabupaten Bulukumba belum mendaftarkan perahu pinisi dikarenakan untuk pendaftaran hak kekayaan intelektual khususnya Indikasi Geografis tidaklah mudah, memerlukan biaya, waktu, tenaga, dan juga ada syarat-syarat tertentu yang harus dipenuhi.”

Berdasarkan yang telah diuraikan sebelumnya bahwa dalam permohonan pendaftaran Indikasi Geografis terdapat beberapa hal yang harus diperhatikan yaitu:

a. Menurut Pasal 53 ayat (3) UU Nomor 20 Tahun 2016, Indikasi Geografis mendapat perlindungan setelah terdaftar atas dasar permohonan yang diajukan oleh lembaga yang mewakili masyarakat di kawasan geografis tertentu. Namun berdasarkan hasil wawancara dengan Dinas Kebudayaan Kabupaten Bulukumba dijelaskan bahwa syarat lembaga pemohon atau asosiasi masyarakat sebagai lembaga yang mewakili masyarakat dalam permohonan pendaftaran belum ada karena seperti yang diketahui bahwa perlindungan Indikasi Geografis seperti rezim HKI lainnya, butuh dukungan bukan hanya dari produsen, tetapi juga dari pemerintah, dukungan yang minim dari pemerintah bisa menjadi hambatan, pemerintah setempat tidak memiliki biaya dan juga tidak ada pihak atau perusahaan yang ingin membantu sehingga sampai saat ini perahu pinisi baru memiliki hak desain industri saja. Sampai saat ini pun pemerintah daerah Bulukumba masih mengusahakan pendaftaran hak paten perahu pinisi yang telah berlangsung selama 2 tahun.

Selain itu masyarakat setempat perajin perahu pun belum terlalu memahami perlindungan hukum Indikasi Geografis sehingga belum menjamin terlaksananya pendaftaran mengingat bahwa seperti yang telah diuraikan sebelumnya kelompok atau asosiasi masyarakat yang dibentuk secara resmi oleh pemerintah daerah belum ada dan hal itu merupakan prasyarat dalam permohonan pendaftaran Indikasi Geografis. Penguatan organisasi masyarakat sebagai produsen barang yang dilindungi rezim

Indikasi Geografis merupakan tantangan terberat dalam hal pendaftarannya, dikarenakan proses sertifikasi produk Indikasi Geografis tidak tergantung kepada individu, melainkan pada masyarakat.

Sebagai perbandingannya produk Indikasi Geografis Batik Pekalongan masyarakat pembuatnya, batik telah menjadi sumber mata pencaharian bagi masyarakat di Jawa Tengah, pembatik tua dan muda, laki-laki maupun perempuan. Pekalongan merupakan salah satu pusat batik nasional dan industrinya juga sudah menyebar di Kabupaten Pekalongan. Adanya gerakan bersama revitalisasi batik juga menyebar di 18 provinsi di Indonesia. Dengan adanya desainer profesional batik mampu menysasar golongan muda dan mengikuti perkembangan zaman namun tetap tidak melupakan budaya setempat.

Kelebihan Pekalongan dibandingkan dengan daerah lain yang merevitalisasi batik adalah sumber daya alam dan tenaga terampil. Kebanyakan, transformasi budaya batik di Pekalongan disebabkan faktor kekerabatan atau keturunan. Mereka belajar membatik secara turun-temurun, dari orangtua sebelumnya. Bahkan akan muncul rasa malu dari anak-anak muda di lingkungan pembatik bila mereka tidak bisa membatik, ada budaya kekerabatan dan ikatan dengan lingkungan yang menjadikan mereka memilih membatik. Berdasarkan hal tersebut dapat dilihat bahwa batik mendapat dukungan penuh dari pemerintah, perusahaan dan tentunya masyarakat sehingga batik memperoleh Indikasi Geografis.

b. Selain itu syarat lain yang harus dipenuhi adalah buku persyaratan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2007 tentang Indikasi Geografis Pasal 6 angka (3), permohonan harus dilengkapi dengan buku persyaratan. Buku persyaratan adalah sebuah dokumen yang memuat informasi tentang kualitas dan karakteristik yang khas dari barang yang dapat digunakan untuk membedakan barang yang satu dengan barang yang lainnya yang memiliki kategori sama, seperti uraian yang mendalam tentang kekhasan yang terkait dengan faktor alam atau faktor manusia ataukah faktor alam dan faktor manusia, misalnya faktor alam berisikan tentang keterangan geografis, keterangan batas wilayah, iklim, sifat tanah, dan ketersediaan air, sedangkan faktor manusia berisikan penjabaran tentang pengaruh perilaku dan kebiasaan yang dilakukan manusia terhadap kualitas dan karakteristik barang. Selain itu sejarah dan tradisi yang berisikan sejarah tentang barang yang terindikasi geografis dan uraian tentang adat istiadat daerah asal barang yang terkait dengan budaya lokal.

Namun syarat ini belum terpenuhi karena uraian dalam buku persyaratan akan terisi apabila telah terbentuk lembaga pemohon yang memiliki pengetahuan dan kemampuan, yang berarti semua pihak harus ikutserta dalam membentuk buku persyaratan yang melibatkan aparat Desa, aparat Pemerintah Kabupaten dan para produsen perahu. Seperti Dinas Kebudayaan dan masyarakat yang memahami budaya-budaya, Dinas Perdagangan dan Perindustrian dan para produsen perahu yang mempunyai

kompetensi menjelaskan tentang proses produksi dan proses pembuatan yang digunakan. Namun untuk pendaftaran Indikasi Geografis perahu pinisi sulit terwujud karena kesadaran secara umum sangat lemah, misalnya Dinas Perdagangan dan Perindustrian hanya berkonsentrasi terhadap penjualan produk dan keuntungan dari produk tersebut namun tidak untuk melestarikan budaya.

Untuk itu dibutuhkan kordinasi dan kesadaran para dinas terkait dan tentunya pemerintah daerah yang memiliki kompetensi dalam hal pengurusan birokrasi pemerintahan terkait dengan proses pendaftaran untuk saling bekerja sama dalam membentuk buku persyaratan, dengan adanya keikutsertaan semua pihak maka diharapkan buku persyaratan dapat terbentuk karena merupakan dasar perlindungan Indikasi Geografis.

Untuk mewujudkan hal itu memang butuh waktu dan komitmen yang kuat utamanya dari pemerintah untuk meyakini masyarakat bahwa perlindungan Indikasi Geografis merupakan rezim HKI yang baik dilaksanakan dalam situasi dan kondisi masyarakat asli Indonesia. Sifatnya yang terkait dengan budaya, historis dan kekayaan lokal serta kepemilikannya yang tidak berada pada individu melainkan milik bersama tidak akan merubah konsep-konsep kehidupan bermasyarakat yang selama ini hidup dan diyakini baik dalam masyarakat.

BAB 4

PENUTUP

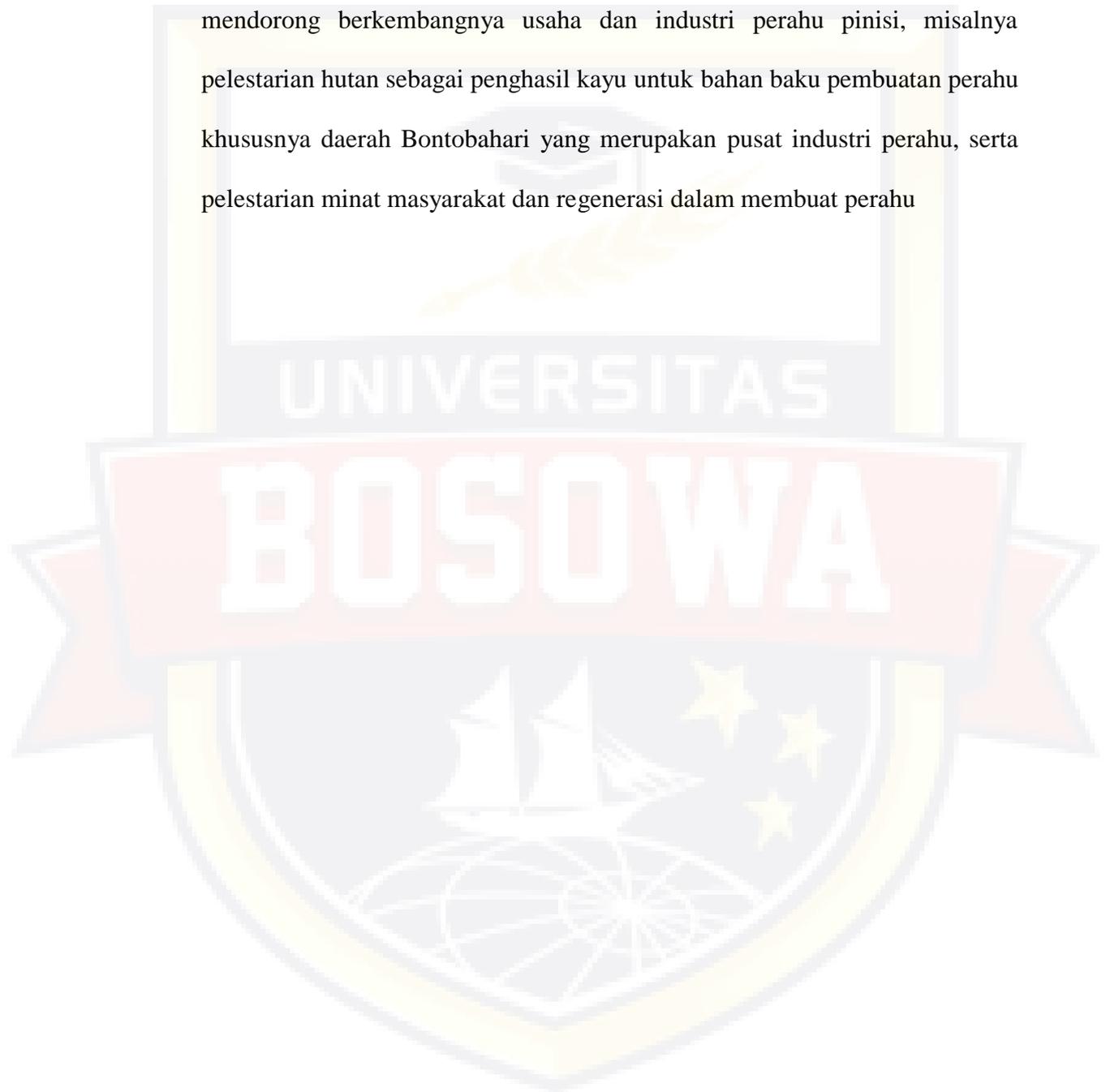
4.1. Kesimpulan

1. Perahu pinisi memenuhi unsur-unsur dari segi faktor manusia sebagai Indikasi Geografis, yaitu pinisi identik dengan tradisi yang melekat pada masyarakat pembuatnya, sebab dalam proses pembuatannya selalu disertai dengan tata cara tertentu yang bersumber dari budaya setempat, pengetahuan dan keahlian membuat perahu merupakan keahlian yang diwariskan secara turun-temurun. Namun jika hanya berdasarkan faktor manusia tidak cukup mendukung untuk dikatakan sebagai Indikasi Geografis yang sesungguhnya, karena tidak didukung dari segi faktor alam. Keterampilan dan keahlian membuat perahu pinisi lebih tepat dikatakan sebagai pengetahuan tradisional.
2. Pemerintah Daerah Kabupaten Bulukumba belum mendaftarkan Indikasi Geografis atas karya intelektual perahu pinisi karena persyaratan administratif yaitu kelompok atau asosiasi masyarakat dan buku persyaratan belum terpenuhi.

4.2 Saran

Pemerintah Daerah Bulukumba seharusnya lebih memperhatikan masa depan pembuatan perahu pinisi, tak terkecuali hak kekayaan intelektual nya, mulai dari paten atupun indikasi geografis, melihat perahu pinisi merupakan aset budaya dan potensi daerah yang harus terus dikembangkan, dijaga dan diperhatikan kesejahteraannya, apalagi saat ini perahu pinisi telah

memperoleh pengakuan UNESCO sebagai warisan budaya dari Indonesia, sehingga pemerintah sebaiknya memberi gerakan dan perhatian lebih untuk mendorong berkembangnya usaha dan industri perahu pinisi, misalnya pelestarian hutan sebagai penghasil kayu untuk bahan baku pembuatan perahu khususnya daerah Bontobahari yang merupakan pusat industri perahu, serta pelestarian minat masyarakat dan regenerasi dalam membuat perahu



DAFTAR PUSTAKA

Ahmadi Miru. 2005. *Hukum Merek: Cara Mudah Mempelajari Undang-Undang Merek*. PT Raja Grafindo, Jakarta.

Djulaeka. 2014. *Konsep Perlindungan Hak Kekayaan Intelektual*. Setara Press, Malang.

Hasbir Paserangi, dkk. 2016. *Hak Kekayaan Intelektual Perahu Pinisi Dalam Perspektif Indikasi Geografis*. Rajawali Pers, Jakarta.

Khoirul Hidayah. 2017. *Hukum Hak Kekayaan Intelektual*. Setara Press, Malang.

Miranda Risang Ayu. 2006. *Memperbincangkan Hak Kekayaan Intelektual Indikasi Geografis*. Alumni, Bandung.

Muhammad Arif saenong. 2013. *Pinisi Paduan Teknologi dan Budaya*. Ombak, Yogyakarta.

Rahmi Jened. 2013. *Interface Hukum Kekayaan Intelektual dan Hukum Persaingan (Penyalahgunaan HKI)*. Rajawali Pers, Jakarta.

..... 2015. *Hukum Merek Trademark Law*. Prenadamedia Group, Jakarta.

Saidin, OK. 2015. *Aspek Hukum Hak Kekayaan Intelektual*. Rajawali Pers, Jakarta.

Yusran Isnaini. 2010. *Buku Pintar Haki*. Ghalia Indonesia, Bogor.

Sumber Tambahan :

Undang-Undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 2016 tentang Merek dan Indikasi Geografis.

Jurnal :

Reney N.S. Koloay, 2011. *Fungsi Pendaftaran Merek Sebagai Upaya Menjamin Kepastian Hukum Bagi Pemegang Hak Eksklusif Atas Merek*, (online), Vol. 19, No.2, (<http://repo.unsrat.ac.id/id/eprint/114>, diakses 10 April 2012)

Winda Risna Yessiningrum, 2015. *Perlindungan Hukum Indikasi Geografis Sebagai Bagian Dari Hak Kekayaan Intelektual*, (online), Vol.3, No.7, (<http://jurnalius.ac.id/ojs/index.php/jurnallIUS/article/view/198>, diakses April 2015)

Zulkifli Makkawaru, 2018. *Perlindungan Hukum Atas Ekspresi Budaya Tradisional*. Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.

Candra Irawan, 2017. *Pendaftaran Indikasi Geografis Sebagai Instrumen Perlindungan Hukum dan Peningkatan Daya Saing Produk Daerah Indonesia*. Makalah disajikan dalam seminar nasional multi disiplin ilmu dan call for papers ke-3 Unisbank, Universitas Stikubank (Unisbank) Semarang, Semarang, 26 Juli 2017.

