



**PENYELESAIAN SENGKETA WANPRESTASI TERKAIT  
KONOSEMEN/BILL OF LADING DALAM PENGANGKUTAN  
BARANG MELALUI LAUT  
(STUDI PUTUSAN NO.648/PDT.G/2021/PN SBY)**

**Maranatha Purba<sup>1</sup>, Vinensi Patricia Purba<sup>2</sup>**

<sup>1,2</sup>Fakultas Hukum Universitas Katolik Santo Thomas

Email : [maranatha.pata@gmail.com](mailto:maranatha.pata@gmail.com)<sup>1</sup>, [vinensipatricia@gmail.com](mailto:vinensipatricia@gmail.com)<sup>2</sup>

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kedudukan konosemen/*bill of lading* sebagai alat bukti sengketa wanprestasi dalam pengangkutan laut menurut KUHDagang dan Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN Sby dan untuk mengetahui pertimbangan hukum yang digunakan hakim untuk menyelesaikan sengketa wanprestasi terkait konosemen/*bill of lading* dalam putusan No.648/Pdt.G/2021/PN Sby. Metode penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan tipe penelitian untuk penemuan hukum *In Concreto* dengan menggunakan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Alat yang digunakan Alat yang digunakan oleh penulis dalam melakukan penelitian ini adalah studi dokumentasi yang dimaksud di sini adalah Putusan Pengadilan Negeri No. 648/Pdt.G/2021/PN Sby. Analisis data dilakukan secara deskriptif, normatif, logis, dan sistematis untuk menjawab permasalahan yang dirumuskan dalam penelitian ini. Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa konosemen/*Bill of Lading* sebagai alat bukti utama dalam sengketa wanprestasi pengangkutan laut. Konosemen diakui tidak hanya sebagai bukti penerimaan dan kepemilikan barang, tetapi juga sebagai dasar hubungan hukum antara para pihak yang terlibat. Dalam perkara ini, hakim menerima tujuh dokumen konosemen beserta syarat dan ketentuannya sebagai bukti sah dan mengikat, serta menetapkan Tergugat telah melakukan wanprestasi karena memberikan keterangan tidak benar mengenai jenis barang yang dikirim. Hakim mengabulkan sebagian gugatan Penggugat dengan menghukum Tergugat membayar ganti rugi, namun menolak permohonan uang paksa, sita jaminan, dan pelaksanaan putusan serta-merta karena tidak memenuhi syarat hukum yang berlaku.

**Kata Kunci: Konsumen, Pengangkutan Laut, Alat Bukti, Wanprestasi, Pertimbangan Hukum, Penyelesaian Hukum.**

**Abstract**

*This study aims to analyze the position of the bill of lading as evidence in disputes over breach of contract in maritime transportation according to the Commercial Code and Decision No. 648/Pdt.G/2021/PN Sby, and to determine the legal considerations used by judges to resolve disputes over breach of contract related to bills of lading in Decision No. 648/Pdt. G/2021/PN Sby. The research method used by the author in this study is normative legal research with a research type for legal discovery In Concreto using secondary data consisting of primary legal materials, secondary legal materials, and tertiary legal materials. Tools used The tools used by the author in conducting this research are documentation studies, which in this case refer to District Court Decision No. 648/Pdt.G/2021/PN Sby. Data analysis was conducted in a descriptive, normative, logical, and systematic manner to address the issues formulated in this study. The results of this study conclude that the bill of lading serves as the primary evidence in disputes over breach of contract in maritime transportation. The bill of lading is recognized not only as evidence of receipt and ownership of goods but also as the basis for the legal relationship between the parties involved. In this case, the judge*



*accepted seven bill of lading documents along with their terms and conditions as valid and binding evidence, and ruled the Defendant had breached the contract by providing false information regarding the type of goods shipped. The judge granted part of the Plaintiff's claim by ordering the Defendant to pay compensation, but rejected the request for enforcement, seizure of collateral, and immediate execution of the judgment because it did not meet the applicable legal requirements.*

**Keywords:** *Bill of Lading, Sea Transportation, Evidence, Default, Legal Considerations, Legal Settlement.*

## A. PENDAHULUAN

Konosemen/*Bill Of Lading* adalah salah satu instrumen penting dalam pelaksanaan pengangkutan yang telah digunakan selama ratusan tahun. *Bill of lading* merupakan dokumen yang diterbitkan oleh pengangkut kepada pengirim (*shipper/consignor*) yang memiliki karakteristik sebagai berikut:<sup>1</sup>

1. Merupakan tanda untuk barang yang dikirim;
2. Dokumen hak milik atas barang;
3. Bukti kontrak pengangkutan laut

Konosemen merupakan dokumen pengangkutan yang juga merupakan surat berharga di mana pengaturannya terdapat di dalam KUHDagang dan juga Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Secara singkat, Pasal 506 dari *Bill of Lading* mengartikan dokumen yang memuat deskripsi mengenai barang serta surat yang menjelaskan kepada pihak mana barang tersebut ditujukan, dan dokumen ini dikeluarkan oleh pihak pengangkut.

Sebuah *bill of lading* sebagai tanda terima di dalamnya terdapat informasi mengenai kondisi barang, tanggal pemuatan barang, kuantitas barang, jenis kapal yang mengangkut, serta pelabuhan muat. Sebagai dokumen tanda kepemilikan, *bill of lading* dapat memberikan wewenang kepada

pemegangnya, yang seringkali pada praktiknya merupakan pihak ketiga yang namanya tertulis di dalam *bill of lading* untuk mengambil barang yang telah diangkut di pelabuhan yang ditunjuk. Kemudian, Sentosa Sembiring mengemukakan, fungsi dari *bill of lading* itu sendiri dapat dilihat pada ketentuan dalam Pasal 504 KUHD, yakni sebagai alat bukti bahwa pengangkut menyatakan telah menerima barang untuk dilakukan pengangkutan ke pelabuhan tempat yang telah ditentukan.<sup>2</sup>

Elisabeth Nurhaini Butarbutar menyebutkan unsur wanprestasi yaitu apabila melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.<sup>3</sup> Secara umum wanprestasi diartikan sebagai keadaan di mana debitur tidak melakukan/memenuhi prestasi yang disebabkan oleh kesalahannya sendiri. Kemudian, Yahman dalam bukunya yang dikutip dari Subekti, wanprestasi (kelalaian atau kealpaan) seorang debitur dapat berupa empat jenis yaitu:<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>Raisha Puti Diamar, Purnama Trisnamansyah, An-An Chandrawulan, "Konosemen Dan Perkembangannya Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan Indonesia", *Lex Jurnalica* Vol. 17. No. 2, Agustus 2020, hlm. 141.

---

<sup>2</sup> Kineindy Maurin Jenia, "Tinjauan Yuridis Mengenai Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran Sebagai Pengangkut (*Carrier*) Atas Kerusakan Barang Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Kepada Penerima (*Consignee*) Berdasarkan *Bill Of Lading*", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, Bandung Tahun 2021, hlm. 16.

<sup>3</sup> Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Hukum Harta Kekayaan Menurut Siatematika KUH Perdata dan Perkembangannya*, Refika Aditama, Bandung, 2012, hlm. 127.

<sup>4</sup> Yahman, *Karakteristik Wanprestasi Dan Tindak Pidana Penipuan: Yang Lahir Dari Hubungan Kontraktual*, Kencana, Surabaya, 2014, hlm. 82.



1. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya.
2. Melaksanakan apa yang dijanjikannya, tetapi tidak sebagaimana dijanjikan.
3. Melakukan apa yang dijanjikan tetapi terlambat.
4. Melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.

Perjanjian merupakan sumber perikatan, karena perjanjian menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya, dalam bentuknya perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.<sup>5</sup> Hubungan hukum yang timbul dari perjanjian pengangkutan laut berasal dari kesepakatan kedua belah pihak, yang dituangkan dalam akta pengurusan pengangkutan barang berupa tanda terima (*onvangbewijs*) untuk barang yang diangkut.

Dalam perjanjian ini barang yang diperjualbelikan umumnya melibatkan jumlah yang besar dan sering kali berupa barang yang berat serta mudah rusak. Tentu saja pengiriman barang-barang tersebut memerlukan metode transportasi yang khusus. Dalam konteks ini pengangkutan melalui jalur laut menjadi pilihan yang paling efisien jika dibandingkan dengan jalur darat atau udara. Namun demikian perlu diperhatikan bahwa pengangkutan melalui jalur laut juga membawa sejumlah risiko yang tidak boleh diabaikan.

Hukum pengangkutan laut adalah segala aturan (kaidah dan norma) yang mengatur lalu lintas mengenai pengangkutan penyeberangan laut.

Pengangkutan Laut diatur dalam:

1. KUHD, Buku II, Bab V tentang perjanjian Carter Kapal.
2. KUHD, Buku II, Bab V-A tentang Pengangkutan Barang-barang.

3. KUHD, Buku II, Bab V-B tentang Pengangkutan Orang.
4. Peraturan Khusus lainnya.

Perjanjian pengangkutan merupakan salah satu dari sekian banyak perjanjian. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, di mana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>6</sup> Dalam kontrak pengangkutan, terdapat dua pihak yang terlibat secara langsung yaitu pengangkut dan pengirim. Mengingat ini adalah sebuah kesepakatan bersama, masing-masing pihak memiliki kewajiban yang harus dipenuhi.

Dalam praktiknya pernyataan tersebut memang benar. Perjanjian tidak dijalankan secara mandiri. Pengirim merasa bahwa mengurus pengiriman barang sendirian akan memakan waktu yang tidak efisien, sehingga mereka memilih untuk mempercayakannya kepada perantara transportasi. Perantara tersebut memiliki keahlian dalam mengatur pengiriman barang melalui jalur laut.

Menurut aturan dalam *Bill of Lading*, Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) wajib memberikan keterangan yang benar dan bertanggung jawab atas isi barang yang dikirim. Jika ada perbedaan antara keterangan di dokumen dan barang yang sebenarnya, Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) harus menanggung segala risiko, termasuk membayar denda dan biaya lain yang timbul akibat masalah ini. Karena Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) tidak memberikan keterangan yang benar, tidak memastikan barang yang dikirim sesuai dengan dokumen, dan tidak membayar ganti rugi, maka Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) dinyatakan telah

<sup>5</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 2001, hlm. 1

<sup>6</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3 Hukum Pengangkutan*, Djambatan, Jakarta, 2008, hlm. 2.



melanggar kesepakatan yang ada dalam dokumen Konosemen/*Bill of Lading* dan syarat-syaratnya.

Akibat pelanggaran ini, Penggugat (APL Co. Pte. Ltd.) telah beberapa kali mengirimkan surat somasi (peringatan) kepada Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) namun tidak mendapat tanggapan. Akhirnya, Penggugat (APL Co. Pte. Ltd.) memutuskan untuk membawa masalah ini ke jalur hukum dengan mengajukan gugatan wanprestasi atau ingkar janji terhadap Tergugat (Cv. Dua Sekawan Sejati) karena tidak memenuhi kewajiban sesuai perjanjian dan belum membayar ganti rugi.

## B. TINJAUAN PUSTAKA

### 1. Konosemen/*Bill of Lading*

#### 1. Pengertian Konosemen/*Bill of Lading* Secara Umum dan Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *bill of lading* diartikan sebagai surat muatan kapal atau surat keterangan barang yang diangkut dengan kapal. Istilah yang kadang disingkat menjadi BL, BoL, atau B/L ini, masih menurut sumber yang sama, apa pun bentuk transportasi yang digunakan, harus menyertai produk yang dikirim, serta harus ditandatangani oleh wakil yang berwenang dari pengangkut, pengirim, dan penerima.

Konosemen atau “*Conosement*” berasal dari bahasa Belanda, dalam bahasa Inggris *Bill of Lading* disingkat (B/L), yang memiliki arti surat pengangkutan barang. Untuk mempermudah pengertian mengenai istilah (B/L), maka di dalam bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai “konosemen”, yang mana merupakan dokumen pengapalan yang sangat berguna dikarenakan memiliki sifat pengamanan.

Secara singkat, Pasal 506 dari *bill of lading* ialah surat yang diberikan tanggal serta di dalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa si pengangkut telah menerima barang, dengan tujuan untuk mengangkut barang tersebut ke tempat

yang ditujukan, dan menyerahkannya di sana kepada orang yang sudah ditunjuk, dengan persyaratan kontrak bagaimana penyerahan barang maupun dokumen yang akan dilakukan<sup>7</sup>

Pasal 23(a), *Uniform Custom and Practice for Documentary Credit* (UCP) No. 500 Tahun 1993, dikatakan bahwa *Bill of Lading* ialah dokumen yang menunjukkan nama pengangkut, ditandatangani oleh pengangkut/agen ditunjuk atas nama pengangkut, dan menunjukkan barang yang sudah dimuat di atas kapal dengan tanggal penerbitan.

Menurut Amir, MS., konosemen (*Bill of Lading*) ialah tanda terima suatu barang yang sudah dimuat ke dalam suatu kapal laut, serta merupakan *documents of title* yang berfungsi sebagai bukti kepemilikan dari suatu barang, dan juga sebagai bukti dari perjanjian pengangkutan barang melalui jalur laut.

*Bill of lading* adalah dokumen bertanggal di mana pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, untuk membawanya ke tempat tujuan yang ditunjukkan dan menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk beserta syarat penyerahannya, demikian pemaparan Frank Stevens dalam buku *The Bill of Lading: Holder Rights and Liabilities*, yang bunyi aslinya adalah *The bill of lading is a dated document in which the carrier declares that he has received certain goods, to carry them to an indicated place of destination and to deliver them there to an indicated person, as well as the terms under which the delivery will take place*”.

Yang kemudian diterjemahkan kedalam Bahasa Indonesia yang berarti *Bill Of Lading* adalah dokumen bertanggal yang di dalamnya pengangkut menyatakan bahwa ia telah menerima barang tertentu, untuk mengangkutnya ke tempat tujuan yang

---

<sup>7</sup>FeviLia Dea Ayu, Ida Ayu Putu Widiati dan I Wayan Arthanaya, “Prosedur Penerapan Dokumen *Bill Of Lading* Dalam Aktivitas Ekspor-Import”, *Jurnal Analogi Hukum*, 2 (1) (2020), 22–26, hlm. 24.



ditentukan dan untuk menyerahkannya ke orang yang ditunjuk, serta syarat-syarat penyerahannya”<sup>8</sup>

Herman A. C. Lawalata menafsirkan isi dari Pasal 506 KUHDagang tersebut sebagai berikut:

Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal yang ditanda tangani oleh agen atau perusahaan pelayaran atau nahkoda kapal, dalam mana menerangkan bahwa nahkoda kapal telah menerima barang muatan tertentu dengan baik atau rusak sebagian di atas kapal untuk diangkut dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan atas dasar syarat-syarat pengangkutan dan penyerahan barang yang disetujui pengirim, dengan kapal mana dimuati muatan tersebut.<sup>9</sup>

Menurut Wiwoho Soedjono, pengertian konosemen di dalam KUHDagang dengan pengertian konosemen yang terdapat di dalam *The Hamburg Rules* 1978 pasal 1 ayat 7 nya memiliki beberapa kesamaan, yaitu sama-sama mempunyai dua fungsi sebagai dokumen angkutan dan sebagai bukti penerimaan barang.

Konosemen/*bill of lading* adalah dokumen pengangkutan barang yang di dalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim (*shipper*), nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian freight dan cara pembayarannya, nama penerima (*consignee*) atau pemesan, jumlah *bill of lading* yang harus ditandatangani dan tanggal dari penandatanganan.<sup>10</sup>

<sup>8</sup><https://translate.google.co.id>, diakses tgl. 04 April 2025.

<sup>9</sup>Djoko Waspodo, “Arti Pentingnya Konosemen Di dalam Penyerahan Barang Oleh Pengangkut Di Laut”, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, Juni, 1989, hlm. 5.

<sup>10</sup>Florensia Martha Keraf, “Peranan *Bill Of Lading* (B/L) Dan Konosemen Dalam Kelancaran Pengiriman Barang Di PT Lyon Oceanic Trans (LOT)”, *Laporan Magang*, Stia Dan Manajemen Kepelabuhanan Stiamak, Surabaya, 2024, hlm. 1.

## 2. Fungsi Konosemen/*Bill Of Lading*

Menurut Istopo dan Karlio, fungsi *Bill of Lading* adalah sebagai berikut:

1. Merupakan surat tanda terima barang-barang yang ditanda tangani oleh nahkoda atau orang yang ditunjuk atas nama *carrier* (agen).
2. Merupakan dokumen muatan yang tersebut di dalamnya.
3. Merupakan perjanjian pengangkutan yang dibuat antara *shipper* dan *carrier*.

Di dalam bukunya Andri Feriyanto menyebutkan bahwa, *Bill of lading* memiliki fungsi pokok antara lain:<sup>11</sup>

1. Bukti tanda penerimaan barang, yaitu barang-barang yang diterima oleh pengangkut (*carrier*) dari *shipper* (pengirim barang atau eksportir) ke suatu tempat tujuan dan selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada pihak penerima (*consignee* atau *importir*).
2. Bukti pemilikan atas barang (*document of title*), yang menyatakan bahwa orang yang memegang B/L merupakan pemilik dari barang-barang yang tercantum pada B/L.
3. Bukti perjanjian pengangkutan dan penyerahan barang antara pihak pengangkut dengan pengiriman.

Menurut Lawalata, Herman A. Carel fungsi konosemen atau B/L asli maupun copy dalam lalu lintas niaga berfungsi sebagai berikut:<sup>12</sup>

1. Pelindung atas barang-barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan, karena dengan konosemen jaminan atas barang dapat dipertanggungjawabkan, sebab telah mengikat ketiga pihak yaitu pengangkut (*carrier*), pengirim barang

<sup>11</sup>Andri Feriyanto, *Perdagangan Internasional Kupas Tuntas Prosedur Ekspor Impor*, Tim Pustaka Baru, Yogyakarta, 2024, hlm. 52.

<sup>12</sup>H. Yusuf Kursani, Wildani Khotami, “Penerbitan Dan Penyerahan Bill Of Lading Dalam Kegiatan Pengiriman Muatan Curah Batu Bara Pada Pt. Arpeni Pratama Ocean Line”, *Laporan Penelitian*, Akademi Pengangkutan laut Nusantara, Banjarmasin, 2018, hlm. 6-7.



(*shipper*) dan penerima barang (*consignee*).

2. Sebagai tanda bukti milik atas barang, konosemen dapat diendosir dan dapat diperjualbelikan karena memiliki konosemen berarti memiliki barang yang disebut dalam B/L.
3. Surat tanda terima barang di atas kapal, karena barang-barang yang dimuat di atas kapal telah disebut dalam konosemen tentang jumlah koli, berat barang, kualitas dan lain-lain.
4. Merupakan kuitansi pembayaran uang tambang, oleh karena uang tambang akan dibayar oleh pengirim di pelabuhan pemuatan atau oleh penerima di pelabuhan tujuan yang dikenal dengan "*Freight Prepaid*" (dibayar dimuka) dan "*Freight Collected*" (dibayar di pelabuhan tujuan). Uang tambang (*Freight*) dibayar menurut tingkat tarif untuk semua jenis muatan dan banyaknya barang.
5. Sebagai tanda bukti lawan (*prima facie evidence*). Konosemen adalah tanda bukti yang sah atas barang-barang muatan di atas kapal, tanda bukti kepemilikan barang di atas kapal.
6. Sebagai kontrak atau persyaratan pengangkutan, konosemen merupakan suatu bukti perjanjian pengangkutan, seperti yang disebut dalam Pasal 506 KUHD.
7. Sebagai surat berharga yang dapat diperdagangkan, konosemen dapat diendosir atau dipindahtangankan kepada orang lain.

### 3. Informasi dalam Konosemen/*Bill of Lading*

Menurut Marine Insight, B/L dianggap sebagai dokumen hukum yang memberikan semua detail penting kepada pengirim dan pengangkut untuk memproses pengiriman barang melalui negara-negara pengangkutan laut yang berbeda dan menghitung tagihan dengan benar. Salinan asli B/L diberikan kepada pengangkut, dan salinan yang sama juga

harus dilampirkan pada muatan yang dikemas.<sup>13</sup>

*Bill of Lading* adalah dokumen pengangkutan barang yang berisikan informasi lengkap mengenai:

1. Nama pengirim
2. Nama kapal
3. Data muatan
4. Pelabuhan muat
5. Pelabuhan bongkar
6. Rincian *freight*
7. Cara pembayarannya
8. Nama *consignee* (Penerima Barang)

Data Customer atau Pihak yang terlibat:<sup>14</sup>

1. *Shipper*: Nama pengirim barang. Bila pemilik asli dari barang memakai jasa *forwarding*, biasanya nama yang tercantum pada B/L ini adalah nama *forwarding* dan dari pihak *forwarding* sendiri yang akan mengeluarkan *house B/L*. Pihak *forwarding* mengeluarkan dokumen ini agar pihak pelayaran tidak mengetahui siapa pemilik barang asli untuk menghindari pembajakan dan alasan keamanan yang lainnya.
2. *Consignee*: Nama penerima barang. Sering terjadi nama *consignee* tertulis *To Order* di mana B/L yang tercantum nama ini bisa untuk jual beli.
3. *Notify party*: Pihak yang harus dihubungi bila barang telah sampai di POD (*Port of Discharge*).
4. Data Transport:
  - 1) *Vessel*: Nama Kapal yang mengangkut barang.
  - 2) *Voy : Voyage* dari kapal.
  - 3) POL: *Port of Loading*, Pelabuhan asal muat.
  - 4) POD: *Port of Discharges*, pelabuhan tujuan barang.

<sup>13</sup>Waresix, "*Bill of Lading*: Definisi, Fungsi, Jenis, dan Peran Pentingnya" <https://www.waresix.com/bill-of-lading/>, diakses tgl. 05 April 2025.

<sup>14</sup>Prahu Hub, "Apa Itu *Bill Of Lading* Dalam Pengiriman Barang?", <https://www.prahu-hub.com/apa-itu-bill-of-lading/>, diakses tgl. 05 April 2025.



- 5) *Port of Receipt*: Pelabuhan penerimaan barang pertama.
- 6) *Port of Delivery*: Tempat tujuan barang.
5. Data Kontainer hanya terdiri dari seal kontainer:
  - a. Data Barang:
    - 1) *Marks & Number*: Tanda dari barangnya
    - 2) *Description of Goods*: Jumlah kemasan, jenis barang, nama barang.
    - 3) *Gross Weight*: Berat kotor barang.
    - 4) *Measurement*: pengukuran kapal atau berat *measurement*.
    - 5) Nomor B/L yang telah ditentukan oleh pihak pelayaran.
    - 6) *Term of Shipment*: adalah sebuah metode pengangkutan barang seperti *Door to Door*, *CY/CY*, *CY/FO*, *CY/Door*.
    - 7) *Term of Payment*: Metode pembayaran.
    - 8) *Onboard date*: Tanggal saat barang dimuat ke kapal.
    - 9) *Issued date*: Tanggal saat B/L diterbitkan.
    - 10) *Place of issue*: Tempat penerbitan B/L.
    - 11) *Signature*: Tanda tangan perwakilan resmi dari pengangkut.

#### 4. Jenis-jenis Konosemen/*Bill of Lading*

Suatu B/L dapat dibedakan berdasarkan pernyataan yang terdapat pada B/L tersebut, dibagi menjadi beberapa jenis yaitu:

##### 1. *Received for Shipment B/L*.

B/L yang menunjukkan bahwa barang-barang telah diterima oleh perusahaan pelayaran untuk dikapalkan, tetapi belum benar-benar dimuat atau dikapalkan pada batas waktu yang ditetapkan dalam L/C yang bersangkutan. Resiko yang mungkin akan terjadi pada B/L jenis ini adalah:

- 1) Kemungkinan barang akan dimuat dengan kapal lain.
- 2) Bila terjadi pemogokan, barang-barang tersebut terbengkalai dan rusak.
- 3) Kemungkinan penambahan ongkos atau biaya lain seperti sewa gudang dan sebagainya.
2. *Shipped on Board B/L*  
B/L yang dikeluarkan apabila perusahaan perkapalan yang bersangkutan mengakui bahwa barang-barang yang akan dikirim benar-benar telah berada atau dimuat di atas kapal.
3. *Short Form B/L*  
Short Form B/L B/L yang hanya mencantumkan catatan singkat tentang barang yang dikapalkan (tidak termasuk syarat-syarat pengangkutan).
4. *Long Form B/L*  
B/L yang memuat seluruh syarat-syarat pengangkutan secara terperinci.
5. *Through B/L*  
B/L yang dikeluarkan apabila terjadi *transshipment* akibat dari tidak tersedianya jasa langsung ke pelabuhan tujuan.
6. *Combined Transport B/L*  
B/L yang digunakan pada saat terjadi *transhipmen* dilanjutkan kemudian dengan pengangkutan darat.
7. *Charter Party B/L*  
B/L yang digunakan apabila pengangkutan barang menggunakan "*charter*" (sewa borongan sebagian / sebuah kapal).
8. *Liner B/L*  
B/L yang dikeluarkan untuk pengangkutan barang dengan kapal yang telah memiliki jalur perjalanan serta persinggahan yang terjadwal dengan baik.

#### 5. Wanprestasi

##### 1. Pengertian Wanprestasi

Wanprestasi adalah istilah yang diambil dari bahasa Belanda *wanprestatie* dengan arti tidak dipenuhinya prestasi atau



kewajiban dalam suatu perjanjian.<sup>15</sup> Berdasarkan arti dalam KBBI, wanprestasi adalah keadaan salah satu pihak (biasanya perjanjian) berprestasi buruk karena kelalaian.

Pengertian wanprestasi di dalam Pasal 1328 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa si berutang adalah lalai, apabila ia dengan surat perintah atau dengan sebuah akta sejenis itu telah dinyatakan lalai, atau demi perikatannya sendiri ialah jika ini menetapkan, bahwa si berutang harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan. Kemudian di dalam ketentuan Pasal 1234 KUHPerdara, yang menyebutkan bahwa bentuk prestasi adalah memberikan sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu, maka wanprestasi atau tidak berprestasi diartikan sebagai perbuatan tidak memberikan sesuatu, atau tidak berbuat sesuatu ataupun berbuat sesuatu yang bertentangan dengan perikatan.

Yahya Harahap menyebutkan pengertian wanprestasi yaitu sebagai pelaksanaan kewajiban yang tidak tepat pada waktunya atau dilakukan tidak menurut selayaknya, sehingga menimbulkan keharusan bagi pihak debitur untuk memberikan atau membayar ganti rugi (*schadevergoeding*), atau dengan adanya wanprestasi oleh salah satu pihak, pihak yang lainnya dapat menuntut pembatalan perjanjian.

## 2. Faktor-Faktor Penyebab Wanprestasi

Alasan mengapa seorang debitur tidak memenuhi kewajiban seperti yang diperjanjikan dapat disebabkan oleh dua hal, yaitu:<sup>16</sup>

1. Adanya kesalahan pada diri si debitur;
2. Adanya keadaan memaksa (*overmacht/force majeure*).

Jika terjadi wanprestasi, kreditur memiliki hak untuk menuntut agar kontrak tetap dilaksanakan oleh pihak debitur. Namun, penting untuk dicatat bahwa pelaksanaan perjanjian bukanlah sebuah sanksi atas wanprestasi. Sebab, tanggung jawab untuk memenuhi isi kontrak adalah sesuatu yang sudah menjadi kewajiban debitur sejak awal kesepakatan dibuat. Hal ini diatur di dalam Pasal 1267 KUHPerdara yang menyebutkan pihak yang merasa perjanjian tidak dipenuhi, boleh memilih apakah ia, jika hal itu masih dapat dilakukan, akan memaksa pihak yang lainnya untuk memenuhi perjanjian, ataukah ia akan menuntut pembatalan perjanjian itu disertai penggantian biaya, rugi, dan bunga. Apabila kreditur tidak mengajukan tuntutan untuk pemenuhan perjanjian dari debitur dan justru memilih untuk menjatuhkan sanksi, penting untuk memastikan terlebih dahulu apakah debitur telah melakukan wanprestasi atau lalai. Jika debitur menolak klaim tersebut, maka pembuktian harus dilakukan di hadapan hakim.

## 2. Perjanjian Pengangkutan Barang

### 1. Pengertian Perjanjian

#### Pengangkutan Barang Melalui Laut

Pengertian pengangkutan laut secara umum dapat ditelaah dari kata dasarnya, yaitu “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan, sehingga mengangkut berarti mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Sedangkan pengangkutan berarti pengangkutan dan pembawaan barang atau orang atau pemuatan dan pengiriman barang atau orang. Dengan demikian, pengangkutan mengandung suatu kegiatan memuat barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang atau penumpang tersebut.

Menurut Purwosutjipto perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal

<sup>15</sup> Tim Hukumonline, “Pengertian Wanprestasi, Akibat, dan Penyelesaiannya”, <https://www.hukumonline.com/berita/a/unsur-dan-cara-menyelesaikan-wanprestasi-lt62174878376c7/>, diakses tgl. 05 April 2025.

<sup>16</sup>Nabila, “Wanprestasi Pada Suatu *Bill Of Lading* Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut”, *Pakuan Law Review*, Vol. 1, No. 2, Juli-Desember 2015, hlm. 6.



balik dengan mana pengangkut mengikat untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikat diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Mengenai ekspediter ini diatur dalam KUHD Buku I, Bab V, Bagian II, pasal 86 sampai dengan 90. Pasal 86 ayat (1) KUHD menyatakan bahwa Ekspediter adalah orang, yang pekerjaannya menjadi tukang menyuruh orang lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan lainnya melalui daratan atau perairan. Di sini jelas, bahwa ekspediter menurut undang-undang hanya seorang perantara yang bersedia mencarikan pengangkut bagi pengirim dan tidak mengangkut sendiri barang-barang yang telah diserahkan kepadanya itu. Perjanjian yang dibuat antara ekspediter dan pengirim disebut perjanjian ekspedisi, sedangkan perjanjian antara ekspediter atas nama pengirim dengan pengangkut disebut perjanjian pengangkutan.<sup>17</sup>

## **2. Dasar Hukum Perjanjian Pengangkutan**

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 sub-sistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari sub-sistem 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 Laut dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut:

- a. KUH Dagang yaitu pada:
  - 1) Buku II Bab V Tentang Perjanjian Carter Kapal;
  - 2) Buku II Bab V-A Tentang Tentang Pengangkutan Barang-Barang;
  - 3) Buku II Bab V-B Tentang Pengangkutan Orang.
- b. Ketentuan lainnya dapat ditemukan pada:
  - a. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.
  - b. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.
  - c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Angkutan Multimodal.
  - d. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2010 Tentang Kenavigasian.
  - e. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan.
  - f. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2010 Tentang Perlindungan Lingkungan Pengangkutan laut.
  - g. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Perlakuan Kepabean, Perpajakan, dan Cukai Serta Pengawasan atas Pemasukan dan Pengeluaran Barang Ke dan Dari Serta Berada di Kawasan yang Telah Ditunjuk Sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas.

---

<sup>17</sup> Sigit Supto Nugroho, Hilman Syahrial Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Pustaka Itizam, Lombok, 2019, hlm. 68-69



- h. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhan.
- i. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan.
- j. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2005 Tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional.

### 3. Konosemen/*Bill of Lading* sebagai Bukti Perjanjian

Diakuinya *bill of lading* sebagai perjanjian pengangkutan dapat dilihat dalam Putusan Mahkamah Agung Nomor 716 K/Pdt/1984 yang menetapkan kaidah hukum sebagai berikut: pertanggungjawaban seorang pengangkut terhadap kerusakan barang yang timbul selama pengangkutan hanyalah terbatas sampai pada jumlah yang telah diperjanjikan dalam *Bill of Lading*/Konosemen. Di dalam *Bill of Lading*/Konosemen, yaitu perjanjian pengangkutan yang harus dipenuhi oleh termohon kasasi dan pemohon kasasi, yaitu di dalam klausul 24, dinyatakan bahwa si pengangkut bertanggung jawab sesuai dengan *invoice/L.C.*, apabila pada waktu pemuatan harga barang dinyatakan secara tertulis kepada si pengangkut dan harga dicantumkan dalam *Bill of Lading* oleh karena tidak ada harga barang dicantumkan dalam *Bill of Lading*/Konosemen, maka ketentuan "*maximum liability*" yang berlaku untuk kerusakan barang.

Dalam hukum perjanjian dikenal lima asas penting diantaranya:

- a. Asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*) diatur pada Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdota. Menurut asas ini, para pihak diberi kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian; mengadakan perjanjian dengan siapa pun; menentukan isi, pelaksanaan, dan persyaratan perjanjian; dan menentukan apakah perjanjian itu tertulis atau lisan.

- b. Asas konsensualisme (*consensualism*) diatur pada Pasal 1320 ayat (1) KUHPerdota yang berarti terjadinya peristiwa perjanjian cukup hanya dengan kata sepakat, dan bahwa perjanjian itu bersama dengan perikatan yang timbul karenanya sudah ada pada saat konsensus tercapai.
- c. Asas *pacta sunt servanda* diatur pada Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdota yang berartikan setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi pihak yang membuatnya dan para pihak harus mematuhi perjanjian yang telah dibuat.
- d. Asas itikad baik diatur pada Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdota yang disebutkan bahwa pelaksanaan perjanjian harus dilakukan dengan niat baik.
- e. Asas kepribadian (*personality*) tercantum pada Pasal 1315 jo 1340 KUHPerdota yang pada prinsipnya menetapkan bahwa seseorang yang akan melakukan dan membuat perjanjian hanya untuk kepentingan pribadi.

### 4. Hak dan Kewajiban Para Pihak

#### 1. Hak dan Kewajiban Pengangkut (*Carrier*)

##### a. Hak:

- 1) Menerima Pembayaran: Pengangkut berhak atas biaya angkutan yang telah disepakati dalam perjanjian.
- 2) Membatasi Tanggung Jawab: Pengangkut memiliki hak untuk membatasi tanggung jawab atas kerusakan atau kehilangan barang jika hal tersebut disebabkan oleh malapetaka yang tidak dapat dihindari, cacat barang, atau kelalaian pengirim.<sup>18</sup>

<sup>18</sup>Muhamad Rizal Aljufr, "Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut", *Lex Privatum*, Vol. VIII, No. 2, 2020, hlm. 121.



Tanggung jawab pengangkut menurut KUHD diatur dalam:

(1) Pasal 468 KUHD

Harus diangkutnya mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut.

Ayat 1: "Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut".

Ayat 2: "Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau, karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikannya bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya". Ayat 3: "Ia bertanggung jawab untuk perbuatan dari segala mereka, yang dipekerjakannya, dan untuk segala benda yang dipakainya dalam menyelenggarakan

pengangkutan tersebut".

b. Kewajiban:

- 1) Mengangkut Barang dengan Aman: Pengangkut wajib menjaga keselamatan barang dari saat diterima hingga diserahkan kepada penerima di pelabuhan tujuan sesuai Pasal 468 KUHD. Tanggungjawab atas adanya rusak barang yang dikarenakan kesalahan pengangkut diberikan melalui

proses ganti rugi, sesuai dengan Pasal 472 KUHD. Prosesnya pihak yang bersangkutan mengajukan klaim secara tertulis dengan menyertakan dokumen-dokumen yang sah.<sup>19</sup>

- 2) Mengeluarkan Konosemen: Pengangkut harus menerbitkan *Bill of Lading* sebagai bukti penerimaan barang dan kontrak pengangkutan.

- 3) Menyerahkan Barang Tepat Waktu: Pengangkut bertanggung jawab atas keterlambatan kecuali dapat membuktikan bahwa keterlambatan disebabkan oleh faktor yang tidak dapat dihindari.

2. Hak dan Kewajiban Pengirim (*Shipper*)

a. Hak:

- 1) Menerima Konosemen: Pengirim berhak mendapatkan *Bill of Lading* sebagai bukti bahwa barang telah diterima untuk diangkut.

- 2) Menuntut Ganti Rugi: Jika terjadi kerusakan atau kehilangan barang selama pengangkutan, pengirim berhak menuntut ganti rugi dari pengangkut, kecuali kerusakan tersebut disebabkan oleh cacat barang atau kelalaian pengirim sendiri.

b. Kewajiban:

- 1) Memberikan Informasi Akurat: Pengirim wajib memberikan data yang

---

<sup>19</sup> Muhammad Hatta, Dewi Astutty Mochtar, Mohammad Ghufroon AZ, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia", *Bhirawa Law Journal*, Vol. 2, Issue. 1, May 2021, hlm. 147.



benar mengenai sifat, jenis, jumlah, dan kondisi barang yang akan diangkut.

- 2) Membayar Biaya Angkutan: Pengirim harus membayar biaya pengangkutan sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.<sup>20</sup>

## C. METODE PENELITIAN

### 1. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan tipe penelitian untuk penemuan hukum *In Concreto*.

Penelitian untuk menemukan hukum bagi penyelesaian suatu perkara merupakan upaya untuk menemukan apakah norma hukum positif yang bersifat abstrak dapat diterapkan terhadap perkara tertentu untuk mendapatkan putusan hakim yang merupakan norma hukum positif *in concreto*. Dalam penelitian seperti ini, norma hukum *in abstracto* yang sudah diinventarisasi sangat dibutuhkan.<sup>21</sup>

Kegiatan penemuan hukum merupakan tugas pokok hakim sebagai penegak hukum, mengingat hakimlah yang sering dihadapkan pada peristiwa konkrit/konflik dalam masyarakat. Hasil penemuan hukum oleh hakim ini dapat digunakan sebagai upaya menyelaraskan antara *das Sollen* dengan *das Sein* melalui penegakan hukum dalam rangka mewujudkan negara hukum.

Penelitian hukum normatif disebut juga sebagai penelitian perpustakaan atau studi dokumen, karena penelitian ini dilakukan atau ditujukan hanya pada peraturan-peraturan yang tertulis atau bahan-bahan hukum yang lain. Pada

intinya, penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

### 2. Sumber Data

Penelitian ini menggunakan sumber data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer merupakan semua ketentuan yang ada dan berkaitan dengan pokok pembahasan, bentuk undang-undang dan peraturan-peraturan yang ada. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkatan Laut dan Putusan Pengadilan Negeri No. 648/Pdt.G/2021.PN Sby.

Bahan hukum sekunder yang dapat menunjang bahan hukum primer dan dapat membantu penulis dalam menganalisa dan memahami hukum primer seperti hasil-hasil penelitian, atau pendapat pakar hukum, buku-buku, artikel media massa serta penelusuran informasi melalui internet. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum tersier ini berupa kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia, dan ensiklopedia.

## D. PEMBAHASAN

### 1. Kedudukan Konosemen/*Bill Of Lading* Sebagai Alat Bukti Sengketa Wanprestasi dalam Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN Sby

Salah satu fungsi dari konosemen adalah sebagai bukti penerimaan barang yang diberikan oleh pengangkut, hal ini berarti pengangkut telah menerima sejumlah barang tertentu dari si pengirim untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu.

<sup>20</sup> Clara Kesaulya, Lena Claudia Angwarmasse "Tanggung Jawab Penyelenggara Pengangkutan Laut terhadap Angkutan Barang dengan Menggunakan Peti Kemas", *Jurnal Pendidikan Tambusai*, Vol. 7, No. 1, 2023, hlm. 3719.

<sup>21</sup> Elisabeth Nurhaini Butarbutar, *Metode Penelitian Hukum, Langkah-langkah untuk Menemukan Kebenaran dalam Ilmu Hukum*, PT. Refika Aditama, Bandung, 2018, hlm. 89.



Dari sini dapat disimpulkan bahwa barang siapa memiliki konosemen secara sah, itu berarti ia memiliki sejumlah barang yang tertulis di dalam konosemen tersebut.<sup>22</sup>

Konosemen atau *Bill of Lading* menurut Pasal 506 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), adalah surat yang diberi tanggal dan di dalamnya diterangkan oleh pengangkut bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu dengan maksud untuk mengangkutnya ke tempat yang ditunjuk dan menyerahkannya di sana kepada orang yang ditunjuk, sesuai dengan persyaratan perjanjian yang telah disepakati. Dalam sengketa wanprestasi pengangkutan laut, konosemen memiliki kedudukan penting sebagai alat bukti utama yang membuktikan hubungan hukum antara para pihak, yaitu pengirim (*shipper*), pengangkut (*carrier*), dan penerima barang (*consignee*). Konosemen juga membuktikan adanya perikatan dan syarat-syarat pengangkutan yang telah disepakati, termasuk hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Konosemen sebagai bukti pemilikan barang yang ada pada pengangkut juga dapat dilihat di dalam ketentuan pasal 507 ayat 1 KUHDagang yang menyatakan, bahwa konosemen dapat diperdagangkan, hal ini berarti barang-barang yang tercantum di dalam konosemen itu adalah hak milik kita sehingga kita dapat dengan leluasa mempergunakan barang tersebut, termasuk di dalamnya adalah memperjualbelikan barang tersebut. Selain dari ketentuan-ketentuan yang telah disebutkan diatas yang mana membuktikan, bahwa dengan memiliki konosemen kita memiliki sejumlah barang yang tertulis di dalam konosemen tersebut maka dalam pasal 510 ayat 1 KUHDagang dinyatakan bahwa “Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di tempat tujuan, kecuali jika konosemen itu diperoleh berlawanan dengan hukum”.

<sup>22</sup>Djoko Waspodo, “Arti Pentingnya Konosemen Di dalam Penyerahan Barang Oleh Pengangkut Di Laut”, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, Juni, 1989, hlm. 36.

Dalam perkara No. 648/Pdt.G/2021/PN Sby antara APL Co. Pte. Ltd. (pengangkut) melawan Dalam persidangan, konosemen diajukan sebagai alat bukti surat yang membuktikan adanya perikatan dan pelaksanaan pengangkutan sesuai dengan ketentuan KUHD dan perjanjian para pihak. Pengadilan juga mengakui bahwa konosemen beserta syarat dan ketentuannya (*terms and conditions*) menjadi dasar penentuan hak dan kewajiban serta penyelesaian sengketa, termasuk yurisdiksi pengadilan yang berwenang memeriksa perkara.

## **2. Pertimbangan Hakim Untuk Menyelesaikan Sengketa Wanprestasi Terkait Konosemen/Bill Of Lading dalam Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN SBY**

### **a. Dalam Eksepsi**

Majelis Hakim mempertimbangkan eksepsi-eksepsi Tergugat sebagai berikut:

1. Eksepsi tentang gugatan Penggugat cacat formil karena *error in persona*.

Sesuai gugatan Penggugat, yang dijadikan sebagai pihak Tergugat dalam perkara ini adalah CV. Dua Sekawan Sejati (DSS), diwakili oleh Sdri Lamria Oktarina, selaku Pengurus dari Persekutuan Commanditeir CV. Dua Sekawan Sejati (DSS). Dalil gugatan Penggugat terhadap Tergugat adalah adanya ingkar janji/wanprestasi oleh Tergugat karena adanya ketidaksesuaian pernyataan pada deskripsi paket dan barang (*Misdeclaration*) yang dinyatakan oleh Tergugat dalam 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading* beserta *Bill of Lading Terms and Conditions* yang menyebutkan adanya *finished wood product/wooden furniture* (produk kayu jadi/furnitur), tetapi ternyata bukti fisik paket dan barang tersebut berisi produk arang (*Charcoal*) yang mana produk arang kayu (*Charcoal*) masuk dalam kategori barang-barang berbahaya atau *dangerous goods* yang tidak boleh diangkut oleh Penggugat, sehingga telah menimbulkan kerugian kepada Penggugat.



Dengan demikian dalil wanprestasi yang ditujukan kepada Tergugat CV. Dua Sekawan Sejati karena adanya ketidaksesuaian pernyataan pada deskripsi paket dan barang (*Misdeclaration*) yang dinyatakan oleh Tergugat dalam 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading* beserta *Bill of Lading Terms and Conditions*, dan dalam rangka menyelesaikan masalah tersebut CV. Dua Sekawan Sejati diwakili oleh Sdri. Lamria Oktarina yang ketika bertemu dengan kedua Saksi Penggugat, mengaku sebagai Direktur/Pengurus CV. Dua Sekawan Sejati. Tergugat tidak ada mengajukan bukti apapun yang dapat membantah kedudukan Sdri. Lamria Oktarina sebagai Direktur/Pengurus CV Dua Sekawan Sejati. Dengan demikian gugatan Penggugat yang ditujukan kepada Tergugat sebagaimana tersebut diatas sudah tepat.

2. Eksepsi tentang gugatan Penggugat cacat formil karena kurang pihak.

PT. Container Maritime Activities (CMA Indonesia) maupun Ike Chapricorina Prabawa yang tidak diikut sertakan dalam gugatan Penggugat dipertimbangkan, dalam menentukan siapa saja yang digugat dalam suatu gugatan adalah hak sepenuhnya dari Penggugat karena Penggugat yang paling tahu siapa-siapa yang dirasa telah melanggar hak dan merugikan dirinya, jadi urgensi gugatan akan disesuaikan dengan kepentingan pihak sehingga Penggugat dapat memilih siapa yang akan dijadikan Tergugat dengan mencantulkannya dalam surat gugatan, hal ini sejalan dengan kaidah hukum dalam Yurisprudensi MARI sebagaimana norma dalam Putusan Mahkamah Agung RI No. 305 K/Sip/1971, tanggal 16 Juni 1971 dan No. 3909 K/Pdt/1994, tanggal 11 April 1997.

**b. Dalam pokok perkara**

Gugatan Penggugat terhadap Tergugat pada pokoknya mengenai ingkar janji/wanprestasi yaitu Penggugat (APL Co. Pte. Ltd.) sebagai pihak pengangkut ("*Carrier*") telah ditunjuk untuk mengangkut paket dan barang milik

Tergugat (CV. Dua Sekawan Sejati/DSS) sebagai pihak pengirim barang ("*Shipper*") dengan menggunakan kontainer milik Penggugat. Kesepakatan atau perikatan dalam kegiatan penyelenggaraan pengangkutan dan pengiriman barang antara Penggugat dengan Tergugat dituangkan dalam 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading* beserta *Bill of Lading Terms and Conditions* sebagai satu kesatuan yang tidak terpisahkan dengan dokumen Konosemen/*Bill of Lading*.

Penggugat dalam petitum gugatan angka 1 menghendaki agar dikabulkan seluruh gugatan Penggugat. Petitum ini masih bergantung pada hasil pembuktian terhadap petitum lainnya, oleh karenanya petitum angka 1 akan ditentukan hasilnya setelah mempertimbangkan petitum-petitum berikutnya.

Demikian Konosemen atau *Bill of Lading* adalah surat tanda terima barang yang sudah dimuat dalam kapal dan menjadi bukti kepemilikan barang serta sebagai bukti adanya kontrak atau perjanjian pengangkutan barang melalui laut, perjanjian pengangkutan tersebut terjadi antara pengirim barang (*Shipper*), Penerima (*Consignee*) dengan Pengangkut (*Carrier*). Data barang yang tercantum dalam *Bill of Lading* sesuai data yang telah ada dari pengirim berdasarkan barang telah masuk dalam Peti Kemas (*Container*). Oleh karena itu fungsi *Bill of Lading* adalah:

1. Tanda terima barang atau muatan yang menyatakan bahwa barang telah muat ke atas kapal;
2. Dokumen kepemilikan yang berguna untuk pengambilan barang pada pelabuhan pembongkaran;
3. Kontrak atau perjanjian pengangkutan bahwa barang atau muatan akan muat ke atas kapal hingga tempat tujuan;

Dari bukti P.1 (P.1a) sampai dengan P.7 (P.7a), berisi keterangan, antara APL Co.Pte Ltd (Penggugat) yang bertindak selaku pengangkut barang (*Carrier*) dan CV. Dua Sekawan Sejati sebagai pengirim barang (*Shipper*) telah membuat dan menanda tangani 7 (tujuh) buah dokumen



Konosemen/*Bill of Lading* diterbitkan oleh PT Container Maritime Activities selaku Agen dari APL Co. Pte Ltd, dengan daerah pengangkutan dari Pelabuhan muat Surabaya dengan tujuan pelabuhan bongkar (*Port of Discharge*) Singapura dengan tujuan akhir: Dammam- Saudi Arabia, Bahrain, Jeddah, barang yang diangkut berupa produk kayu jadi (*Finished Wood Product*) sebagaimana keterangan paket dan barang seperti yang diterangkan oleh Pengirim (*Description of Packages and goods as stated by Shipper*) yang akan diangkut menggunakan kapal No. 073N Navios Verde dan Rotterdam Bridge milik Penggugat dan Peti Kemas (*Container*) juga milik Penggugat, sebagai berikut:

1. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0182780, tanggal 9 April 2020, sebanyak 4 (empat) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:
  - a. No. TCLU 1504370, Segel: G5358238 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - b. No. CMAU 7293440, Segel: G5358239 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - c. No. CMAU 5350285, Segel: G5358040 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - d. No. APHU 6820507, Segel: G5358039 sebanyak 1000 (seribu) kantong;Penerima barang: Ahmad Hayazaa Al Shehrie Est Co, Saudi Arabia-Riyadh;
2. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0183014, tanggal 9 April 2020, sebanyak 1 (satu) Peti Kemas (*Container*):  
No. APHU 6347312, Segel: G5358145 sebanyak 1000 (seribu) kantong;  
Penerima barang: Al-Sharq Al Khaseeb Est For Trading Dammam, Imam Mohammed Bin Saud, Saudi Arabia;
3. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0182969, tanggal 9 April 2020, sebanyak 2 (dua) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:
  - a. No. CMAU 4130141, Segel: G5358169 sebanyak 1430 (seribu empat ratus tiga puluh) kantong;
  - b. No. SEGU 4773564, Segel: G3539241 sebanyak 1430 (seribu empat ratus tiga puluh) kantong;Penerima barang: Sharif Food Stuff Company-Bahrain;
4. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0182111, tanggal 9 April 2020, sebanyak 2 (dua) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:
  - a. No. APHU 6832180, Segel: G5341405 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - b. No. TRLU 7578390, Segel: G3541408 sebanyak 1000 (seribu) kantong;Penerima barang: Oud Alghada Trading Co, Riyadh-Saudi Arabia;
5. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0183355, tanggal 13 April 2020, sebanyak 3 (tiga) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:
  - a. No. CMAU 6149824, Segel: G3539128 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - b. No. CAIU 8959210, Segel: G3539072 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
  - c. No. CMAU 6316705, Segel: G3539074 sebanyak 1000 (seribu) kantong;Penerima barang: Oud Alghada Trading Co, Riyadh-Saudi Arabia;
6. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC018353, tanggal 13 April 2020, sebanyak 2 (dua) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:
  - a. No. BMOU 4334522, Segel: G3539075 sebanyak 1430 (seribu empat ratus tiga puluh) kantong;
  - b. No. CMAU 4698635, Segel: G3539076 sebanyak 1430 (seribu empat ratus tiga puluh) kantong;Penerima barang: Sharif Food Stuff Company, Bahrain;
7. Konosemen/*Bill of Lading* No. AOC0182782, tanggal 9 April 2020,



sebanyak 2 (dua) Peti Kemas (*Container*) masing-masing:

- a. No. GESU 6866194, Segel: G5358026 sebanyak 1000 (seribu) kantong;
- b. No. APHU 6786871, Segel: G5358165 sebanyak 1000 (seribu) kantong;

Penerima barang: Zaman Al Taqa Alyom Commercial, Jeddah;

Dalam dokumen-dokumen Konosemen/*Bill of Lading* telah disertai ketentuan-ketentuan tambahan yang juga ditanda tangani oleh pengangkut maupun pengirim (untuk pengangkut/APL Co. Pte Ltd, ditanda tangani oleh PT Container Maritime Activities atas nama pengangkut).

Dari bukti P-8 sampai dengan P-12, menjelaskan tentang penegasan pernyataan Tergugat CV. Dua Sekawan Sejati tentang deskripsi paket dan barang berupa produk kayu jadi (*Finished Wood Product*) dalam 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading* yang sebelumnya telah menerbitkan Surat *Packing List* dan Surat *Invoice* (surat tagihan), antara lain sebagai berikut:

1. *Packing List* dan *Invoice* No. 040/DSS-EXP/IV/2020, tanggal 2 April 2020, terkait Peti Kemas (*Container*) No. CMAU6149824, CAIU8959210, CMAU6316705;
2. *Packing List* dan *Invoice* No. 041/DSS-EXP/IV/2020, tanggal 3 April 2020, terkait Peti Kemas (*Container*) No. TLCU1504370, CMAU7293440, CMAU5350285, APHU6820507;
3. *Packing List* dan *Invoice* No. 042/DSS-EXP/IV/2020, tanggal 3 April 2020, terkait Peti Kemas (*Container*) No. APHU6347312;
4. *Packing List* dan *Invoice* No. 045/DSS-EXP/IV/2020, tanggal 3 April 2020, terkait Peti Kemas (*Container*) No. CMAU4130141, SEGU4773564;
5. *Packing List* dan *Invoice* No. 048/DSS-EXP/IV/2020, tanggal 3 April 2020, terkait Peti Kemas (*Container*) No. GESU6866194, APHU6786871;

Bahwa 7 (tujuh) buah Konosemen/*Bill of Lading* tersebut merupakan bentuk

perjanjian pengangkutan laut yang telah disepakati antara Tergugat: CV. Dua Sekawan Sejati selaku pengirim dan Penggugat: APL Co. Pte Ltd selaku pengangkut, kedua belah pihak yang telah bersepakat tersebut adalah korporasi (perusahaan), tentu diwakili oleh masing-masing organ atau pengurusnya yang bertindak untuk dan atas nama korporasinya yang telah cakap berbuat menurut hukum. Demikian pula obyek perjanjiannya pun telah ditentukan yakni perjanjian pengangkutan laut dan barang yang diangkut berupa produk kayu jadi (*Finished Wood Product*) serta klausanya juga halal. Dengan memperhatikan aspek syahnya perjanjian dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yakni:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal;

maka 7 (tujuh) buah Konosemen/*Bill of Lading* sah menurut hukum dan mengikat para pihak untuk melaksanakannya (Pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata).

Terhadap petitum gugatan angka 3 agar Tergugat dinyatakan melakukan perbuatan wanprestasi, Majelis Hakim mempertimbangk bahwa menurut Setiawan dalam buku “Pokok-Pokok Hukum Perikatan, Penerbit Bina Cipta Bandung, Cetakan I, 1977, halaman 13, 14” menyebutkan wanprestasi/lalai dapat berbentuk yakni:

1. Debitur tidak memenuhi prestasi pada waktunya (terlambat);
2. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
3. Debitur memenuhi prestasi dengan tidak baik (tidak sesuai dengan yang diperjanjikan);

Pernyataan wanprestasi tidak terjadi seketika melainkan baru efektif setelah debitur dinyatakan lalai (*ingebrekestelling*) dan tidak melaksanakan



kewajibannya sebagaimana ditentukan dalam pasal 1238 KUH. Perdata, yaitu:

1. Pernyataan lalai tersebut harus berbentuk surat perintah atau akta lain yang sejenis, yaitu salinan daripada tulisan yang telah dibuat lebih dahulu oleh jurusita dan diberikan kepada yang bersangkutan;
2. Berdasarkan kekuatan perjanjian itu sendiri;
3. Jika tegoran kelalaian sudah dilakukan barulah menyusul peringatan atau aanmaning yang biasa disebut somasi (Yahya Harahap, dalam buku “Segi-Segi Hukum Perjanjian, Cetakan II, Penerbit Alumni Bandung, 1986, halaman 62); Dalam Pasal 1238 KUH. Perdata menyebutkan: Debitur dinyatakan lalai dengan surat perintah, atau dengan akta sejenis itu, atau berdasarkan kekuatan dari perikatan sendiri, yaitu perikatan ini mengakibatkan debitur harus dianggap lalai dengan lewatnya waktu yang ditentukan”.

Sebagaimana dijelaskan dalam diatas, data barang yang tercantum dalam *Bill of Lading* sesuai data yang telah ada dari pengirim berdasarkan barang telah masuk dalam Peti Kemas (*Container*) dibuat oleh pengirim CV. Dua Sekawan Sejati. Sebagaimana dijelaskan pula dalam pertimbangan diatas bahwa 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading* serta dijelaskan pula dalam 5 (lima) *Packing List* dan *Invoice* yang dibuat oleh Tergugat sendiri, bahwa barang yang dikirim oleh Tergugat yang akan diangkut oleh Penggugat menggunakan kapal No. 073N Navios Verde dan Rotterdam Bridge milik Penggugat dan Peti Kemas (*Container*) juga milik Penggugat adalah barang berupa produk kayu jadi (*Finished Wood Product*).

Berdasarkan ketentuan-ketentuan dalam *Bill of Lading Terms and Conditions* tersebut, ternyata Tergugat CV. Dua Sekawan Sejati tidak melakukan hal-hal sebagai berikut:

1. Tidak memberitahukan secara benar dan akurat kepada Penggugat perihal sifat dan kondisi barang yang ternyata termasuk dalam kategori

barang berbahaya dan/atau berpotensi membahayakan bagi Penggugat, yang kemudian dinyatakan di dalam 7 (tujuh) buah dokumen Konosemen/*Bill of Lading*.

2. Tidak menyatakan dan memastikan barang yang dikirimkan adalah sesuai dengan yang dicantumkan dalam *Bill of Lading*.

Dalam 7 (tujuh) buah Konosemen/*Bill of Lading*, terbukti barang yang dikirim oleh Tergugat yang diangkut oleh Penggugat, semuanya berjumlah 16 (enam) belas Peti Kemas (*Container*), yang berisi 17.720 (tujuh belas ribu tujuh ratus dua puluh) kantong untuk tujuan pengiriman akhir ke Dammam-Saudi Arabia, Riyadh, Bahrain, Jeddah, namun sekarang masih tertahan di pelabuhan bongkar di Singapura, sampai sekarang Tergugat belum berkeinginan mengambil sendiri barang yang berisi Arang (*Charcoal*) yang tidak bisa dikirim oleh Penggugat ke daerah tujuan sebagaimana diterangkan oleh Saksi Ira Triwahyuni, S.E. Dari bukti P-13 (P-13a) tentang Daftar Biaya Tambahan (*Surcharge list*), menjelaskan Penggugat membuat perhitungan sendiri tentang kerugian yang dialami akibat perbuatan wanprestasi oleh Tergugat, sebagai berikut:

1. Biaya pemrosesan & Operasi (sesuai dengan syarat dan ketentuan BL), perhitungan 2000/BL, jumlah USD 2.000,00 (dua ribu Dolar Amerika Serikat);
2. Salah dalam memerinci keterangan Kargo Haz, perhitungan 3000/Box, jumlah USD 15.000,00 (lima belas ribu Dolar Amerika Serikat);
3. Denda Keterlambatan (*Demurrage & Detention*), perhitungan 17190/Box, jumlah USD 85.950,00 (delapan puluh lima ribu sembilan ratus lima puluh Dolar Amerika Serikat);
4. Biaya pengalihan jalur (*Diversion Fee*), perhitungan 150/BL, USD jumlah 150,00 (seratus lima puluh Dolar Amerika Serikat);



5. Biaya Inspeksi, perhitungan 300, jumlah USD 300,00 (tiga ratus Dolar Amerika Serikat);
6. Biaya lokal di Singapura-Import, perhitungan 288,26/Box, jumlah USD 1.441,30 (seribu empat ratus empat puluh satu koma tiga puluh Dolar Amerika Serikat);
7. Biaya Pemindahan PSA di dalam terminal, perhitungan 53,25/Box, jumlah USD 266,25 (dua ratus enam puluh enam koma dua puluh lima Dolar Amerika Serikat);
8. Penyimpanan (dihitung ulang dari tanggal bongkar)-status kontainer ditahan, perhitungan 13.332/Box, jumlah USD 66.660,00 (enam puluh enam ribu enam ratus enam puluh Dolar Amerika Serikat);
9. Ongkos Kirim Surabaya-Singapura, perhitungan 580/Box, jumlah USD 2.900,00 (dua ribu sembilan ratus Dolar Amerika Serikat);
10. Sanksi dari Operator Kapal, perhitungan 355/Box, jumlah USD 1.775,00 (seribu tujuh ratus tujuh puluh lima Dolar Amerika Serikat);
11. Dikurangi biaya penjualan Disposal (SGD 1.200);

Total tagihan: USD 175.552,55 (seratus tujuh puluh lima ribu lima ratus lima puluh dua koma lima puluh lima Dolar Amerika Serikat);

Perincian-perincian kerugian yang disampaikan Penggugat pada bukti P-13 (P-13a), bersesuaian pula dengan bukti adanya biaya inspeksi yang dilakukan oleh Penggugat di Pelabuhan Bongkar Singapura (P-14/P-14a sampai dengan P-16/P-16a), biaya pengiriman barang yang telah dijelaskan dalam Konosemen/*Bill of Lading* (P-1/P-1a sampai dengan P-7/P-7a) maupun keterangan Saksi Ira Wahyuni, S.E. meskipun tidak menjelaskan detail perinciannya.

## **E. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan terhadap

putusan No. 648/Pdt.G/2021/PN Sby yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu:

1. Kedudukan konosemen/*Bill of Lading* sebagai alat bukti sengketa wanprestasi dalam Putusan No.648/Pdt.G/2021/PN Sby, memiliki peranan yang sangat penting dalam sengketa terkait wanprestasi dalam pengangkutan laut. Dokumen konosemen bukan hanya berfungsi sebagai bukti penerimaan serta kepemilikan barang, tetapi juga sebagai dokumen yang menunjukkan adanya hubungan hukum, perikatan, serta hak dan kewajiban antara pengirim, pengangkut, dan penerima barang sesuai dengan aturan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD). Selain itu, konosemen dapat diperdagangkan dan bisa menjadi dasar pengajuan klaim jika terjadi kerusakan atau kekurangan barang selama proses pengangkutan, di mana penyelesaian klaim diatur dengan jelas dalam praktik pengadilan. Dalam pengadilan, konosemen/*Bill of Lading* beserta syarat serta ketentuannya (*Bill of Lading Terms and Conditions*) diterima sebagai bukti utama yang berlandaskan asas praduga benar (*presumption of correctness*), sehingga memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat, serta menjadi acuan bagi pengadilan untuk menentukan hak dan kewajiban serta penyelesaian sengketa yang muncul dari perjanjian pengangkutan laut.
2. Pertimbangan hakim untuk menetapkan Tergugat telah melakukan wanprestasi didasarkan kekuatan pembuktian dari melihat bukti-bukti yang diajukan di persidangan. Hakim menerima bahwa 7 (tujuh) dokumen Konosemen/*Bill of Lading* dan *Bill of Lading Terms and Conditions* adalah sah menurut hukum dan mengikat para pihak, yaitu Penggugat (APL Co. Pte. Ltd.) dan Tergugat (CV. Dua Sekawan Sejati). Hakim menyatakan Tergugat



telah terbukti melakukan wanprestasi karena tidak memberitahukan secara benar dan akurat sifat barang yang dikirim, serta tidak memastikan barang yang dikirim sesuai dengan yang tercantum dalam *Bill of Lading*. Barang yang dikirim ternyata arang (*charcoal*) dan bukan produk kayu jadi seperti yang dinyatakan dalam dokumen. Hakim mengabulkan permohonan agar Tergugat dihukum membayar ganti rugi kepada Penggugat. Besaran ganti rugi yang harus dibayar adalah USD 175.402,55, setelah dikurangi biaya pengalihan jalur yang tidak dapat diperhitungkan sebagai kerugian Penggugat. Pembayaran juga harus dikonversi ke rupiah sesuai kurs tengah Bank Indonesia pada hari dan tanggal pembayaran. Sedangkan sebagian gugatan ditolak oleh hakim agar Tergugat dihukum membayar uang paksa (*dwangsom*) kepada Penggugat, karena menurut yurisprudensi uang paksa tidak dapat dijatuhkan untuk hukuman pokok pembayaran sejumlah uang. Permohonan sita jaminan ditolak karena selama persidangan Penggugat tidak pernah memenuhi biaya administrasi sita jaminan dan pengadilan tidak pernah meletakkan sita jaminan atas harta Tergugat. Permohonan agar putusan dapat dijalankan terlebih dahulu (*uitvoerbaar bij voorraad*) juga ditolak karena tidak terpenuhi syarat-syarat sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan dan Surat Edaran Mahkamah Agung.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, "Bill of Lading", Kamus Bahasa Indonesia, Jakarta: Pusat Bahasa, <https://luk.staff.ugm.ac.id/bahasa/Indonesia/2008Depdiknas-KamusBahasaIndonesia.pdf>, diakses tgl. 13 Mei 2025.
- \_\_\_\_\_, 2014, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Dan Undang-Undang Kepailitan.
- \_\_\_\_\_, 2018, *Metode Penelitian Hukum, Langkah-Langkah Untuk Menemukan Kebenaran Dalam Ilmu Hukum*, PT. Refika Aditama, Bandung.
- \_\_\_\_\_, Putusan Mahkamah Agung Nomor 716 K/Pdt/1984.
- \_\_\_\_\_, Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.
- Ali, Zainuddin, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Aljufr, Muhamad Rizal, 2020, "Tanggungjawab Para Pihak Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut", *Lex Privatum*, Vol. VIII, No. 2.
- Ayu, FeviLia Dea, Ida Ayu Putu Widiati & I Wayan Arthanaya, 2020, "Prosedur Penerapan Dokumen Bill Of Lading Dalam Aktivitas Ekspor-Import", *Jurnal Analogi Hukum*, Vol. 2 No. 1.
- Butarbutar, Elisabeth Nurhaini, 2012, *Hukum Harta Kekayaan Menurut Siatematika KUH Perdata dan Perkembangannya*, PT. Refika Aditama, Bandung.
- Diamar, Raisha Puti, Purnama Trisnamansyah & An-An Chandrawulan, 2020, "Konosemen Dan Perkembangannya Dalam Perspektif Hukum Pengangkutan Indonesia", *Lex Jurnalica*, Vol. 17. No. 2.
- F.D.C. Sudjatmiko, 2017, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*, CV. Akademika Pressindo, Jakarta.
- Hatta, Muhammad, Dewi Astutty Mochtar & Mohammad Ghufro AZ, 2021, "Prinsip Tanggung Jawab Pengangkut Pada Pengangkutan Laut Di Indonesia", *Bhirawa Law Journal*, Vol. 2, Issue. 1.
- Jenia, Kineindy Maurin, 2021, "Tinjauan Yuridis Mengenai Pertanggungjawaban Perusahaan Pelayaran Sebagai Pengangkut



- (Carrier) Atas Kerusakan Barang Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut Kepada Penerima (Consignee) Berdasarkan Bill of Lading", Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, Bandung.
- Keraf, Florensia Martha, 2024, "Peranan Bill of Lading (B/L) Dan Konosemen Dalam Kelancaran Pengiriman Barang Di PT Lyon Oceanic Trans (LOT)", Laporan Magang, Stia Dan Manajemen Kepelabuhanan Stiamak, Surabaya.
- Kesaulya, Clara & Lena Claudia Angwarmasse, 2023, "Tanggung Jawab Penyelenggara Pengangkutan Laut terhadap Angkutan Barang dengan Menggunakan Peti Kemas", Jurnal Pendidikan Tambusai, Vol. 7, No. 1.
- Kursani, H. Yusuf & Wildani Khotami, 2018 "Penerbitan Dan Penyerahan Bill of Lading Dalam Kegiatan Pengiriman Muatan Curah Batu Bara Pada Pt. Arpeni Pratama Ocean Line", Laporan Penelitian, Akademi Pengangkutan laut Nusantara, Banjarmasin.
- M prawino, "Pengertian Penelitian: Definisi, Tujuan, dan Ciri-ciri penelitian", <https://www.maxmanroe.com/vid/um/um/pengertian-penelitian>, diakses tgl. 07 April 2025.
- Martono, Nanang, 2010, *Penelitian Kualitatif Analisis Isi Dan Analisis Data Sekunder: Cet Ke-1*, Pt. Grafindo Persada, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 1991, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Nabila, 2015, "Wanprestasi Pada Suatu Bill of Lading Dalam Pengangkutan Barang Melalui Laut", Pakuan Law Review, Vol. 1, No. 2.
- Nugroho, Sigit Supto & Hilman Syahrial Haq, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Pustaka Iltizam, Lombok.
- Paendong, Kristiane & Herts Taunaumang, 2022, "Kajian Yuridis Wanprestasi Dalam Perikatan Dan Perjanjian Ditinjau Dari Hukum Perdata", Lex Privatum, Vol.10, No. 3.
- Permatasari, Erizka, "Mengenal Bill of Lading: Definisi, Isi, dan Fungsinya", <https://www.hukumonline.com/klinik/a/mengenal-ibill-of-lading--i-definisi--isi--dan-fungsinya>, diakses tgl. 04 April 2024.
- Prahu Hub, "Apa Itu Bill of Lading Dalam Pengiriman Barang?", <https://www.prahu-hub.com/apa-itu-bill-of-lading/>, diakses tgl. 05 April 2025.
- Purwosutjipto, H.M.N., 2008, *Pengertian Pokok Hukum Dagang 3 Hukum Pengangkutan*, Djambat, Jakarta.
- Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, 2008, "Wanprestasi", Kamus Bahasa Indonesia, Jakarta: Pusat Bahasa, <https://luk.staff.ugm.ac.id/bahasa/Indonesia/2008Depdiknas-KamusBahasaIndonesia.pdf>, diakses tgl. 13 Mei 2025.
- R. Subekti, Tjitrosudibio. R, 2001, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek)* dengan tambahan Undang-Undang Pokok Agraria dan Undang-Undang Perkawinan
- Rani, "Tinjauan Yuridis Fungsi Konosemen Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Di Laut", Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion, Edisi 6, Vol. 2,2014.
- Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1988 tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkatan Laut*.
- Shippingcargo.co.id, "Pentingnya Bill of Lading dalam Transaksi Pengangkutan Barang Internasional", <https://shippingcargo.co.id/posts/329471/pentingnya-bill-of-lading-dalam->



[transaksi-pengangkutan-barang-internasional](#), diakses tgl. 06 April 2025.

Subekti, R., 2001, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta.

Waresix, “*Bill of Lading: Definisi, Fungsi, Jenis, dan Peran Pentingnya*”  
<https://www.waresix.com/bill-of-lading/>, diakses tgl. 05 April 2025.

Waspodo, Djoko, 1989, “*Arti Pentingnya Konosemen Di dalam Penyerahan Barang Oleh Pengangkut Di Laut*”, Skripsi, Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya.

Widiarty, Wiwik Sri, 2024, *Buku Ajar Metode Penelitian Hukum*, Publika Global Media, Yogyakarta.