

**ANALISIS HUKUM PENERBITAN KONOSEMEN DALAM PENGANGKUTAN BARANG
MELALUI MODA ANGKUTAN LAUT**

**LEGAL ANALYSIS OF CONSUMER ISSUANCE IN TRANSPORTATION OF GOODS
THROUGH SEA TRANSPORTATION MODE**

Sri Wahyuni Agus¹, Kamsilaniah², Andi Tira³

¹ Students of the Faculty of Law, University of Bosowa

^{2&3} Bosowa University Faculty of Law

Corresponding e-mail to : sriwahyuniagus207@gmail.com

Received : June 15, 2021

Accepted : July 06, 2021

Published : July 30, 2021

Abstract

This thesis aims to determine the process of issuing the bill of lading at PT. Samudra Indonesia and the legal consequences in the process of issuing bill of lading through sea transportation. The method used in writing this final report is a normative-empirical method, the data used is primary data, namely data obtained by direct interviews with PT. Samudra Indonesia Makassar branch and secondary data obtained from literature/books, documents and laws and regulations. The results of this study indicate the publishing process Bill of Lading (consignment). In the implementation of issuing the Bill of Lading, the Shipper places an order for the ship (booking space), makes Shipping Instructions (SI), Shipping Instructions are then sent to the Shipping Company to do a Stuffing Report, after doing a Stuffing Report publishing Draft Bill of Lading, Shipping Line and Shipper represented by PT. Samudra Indonesia's correction has been completed and it is correct that the Bill of Lading has been issued. The legal consequences in the issuance of this bill of lading are the birth of rights and obligations on the agreed agreement, namely, the carrier binds to carry out the safe transportation of goods or people from a certain destination, while the sender binds himself to pay the cost of transportation and the expeditor is an intermediary who is willing to serve the transportation of goods and is responsible for ordering transport, as for the consequence of not carrying out the obligation to cause a default, namely the party the defaulter compensates for the loss to the aggrieved party.

Keywords: Bill of Lading, Freight

A. PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia memiliki wilayah maritime yang amat luas dibanding daratannya, hal ini menjadikan adanya sarana pengangkutan laut memiliki urgensi yang besar dimana dapat digunakan pada bidang ekonomi serta penjagaan wilayah kedaulatan negara. Hal tersebut tidak

hanya digunakan untuk memindahkan keberadaan suatu barang ataupun manusia saja, melainkan untuk kepentingan kedaulatan negara yang mana merupakan negara maritim. Terdapat perundangan yang mengatur persoalan pengangkutan di Indonesia yakni pada Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) beserta peraturan perundangan lainnya.

Pengangkutan ialah suatu kegiatan transportasi yang mengurus perpindahan barang serta penumpang menuju ke suatu tempat (ekspedisi). Menurut HMN Purwosutjipto, definisi pengangkutan yakni perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut terikat pada penyelenggaraan pengangkutan suatu barang atau orang menuju suatu tempat dengan jaminan keselamatan sedangkan pengirim mengikatkan diri dengan membayar jasa untuk angkutannya.

Suatu pengangkutan bertujuan memberikan keselamatan serta meningkatkan nilai kegunaan bagi penumpang maupun barang yang dalam proses pengangkutan. Apabila telah sampai pada tempat yang dituju maka telah terjadi proses pemindahan dari suatu tempat ke tempat tujuan dimana tidak terdapat hambatan serta kemacetan dan tepat waktu sesuai dengan jadwal. Maksud dari kalimat “dengan selamat” yakni para penumpang pada kondisi sehat serta tidak adanya luka, sakit bahkan bahaya yang menyertai di dalam perjalannya hingga menjadikan meninggal dunia. Sedangkan pada barang, tidak adanya suatu kerusakan, hilang, kekurangan maupun kemusnahan. Dalam hal lainnya meningkatkan nilai guna berarti nilai barang atau manusia di tempat yang dituju menjadi lebih tinggi terkait kepentingan suatu pembangunan ataupun manusia.

Mengenai pengangkutan laut, hal yang tidak bisa dilupakan adalah masalah dokumen pengangkutan, seperti yang dikemukakan oleh Radiks Purba bahwa, pada kegiatan operasi serah terima muatan maupun barang dapat disebut juga dengan operasi penjualan jasa transportasi, dibutuhkan macam jenis dokumen yang sesuai dengan kebutuhan operasinya. Di pengangkutan jenis dokumen yang terpenting adalah *bill of lading*. Disebut sebagai dokumen terpenting karena, bila ada masalah terhadap barang yang dikirim atau diekspor belum dikirimkan B/L oleh pengangkut, maka pemilik barang tidak dapat mengajukan klaim kepada pengangkut. *Bill of lading* atau dikenal dengan sebutan konosemen diatur dalam Pasal 506 KUHD. Berdasarkan pemaparan di atas, dapat ditarik simpulan terkait

permasalahan yang akan diangkat pada jurnal ini adalah, bagaimana proses penerbitan konosemen dalam pengangkutan barang melalui moda angkutan laut dan bagaimana akibat hukum dalam penerbitan konosemen dalam pengangkutan.

C. METODE PENELITIAN

Dalam menganalisis data yang didapatkan dalam penelitian digunakan metode analisa kualitatif untuk mengolah data yang diperoleh dari hasil penelitian secara jelas dan rinci. Tipe penelitian ini adalah normatif-empiris gabungan antara pendekatan hukum yang bersifat normatif dimana terdapat adanya unsur empiris didalamnya. PT. Samudra Indonesia dipilih menjadi lokasi penelitian. Teknik dalam menghimpun data yang digunakan yakni dengan mengumpulkan kajian pustaka yang ada, wawancara serta juga dokumentasi. Untuk mendapat informasi yang jelas penulis melakukan wawancara dengan : Pihak PT. Samudra Indonesia (sebagai pihak perusahaan pengangkut barang) dan para pihak pengirim yang bersangkutan.

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Samudra Indonesia Group didirikan oleh Soedarpo Sastrosatomo, eksistensi perusahaan sebagaimana wujudnya saat ini dimulai dari cita-cita Pendiri Perusahaan yang mulai merintis usaha di bidang keagenan pelayaran pada tahun 1956 dengan mengambil ahli NV. ISTA (*internationale Scheepvaart Transport Agenture*). Di tahun yang sama mendirikan Indonesia Stevedoring Ltd (INSTEL). Dan resmi menjadi Perusahaan pada tahun 1964 seperti dinyatakan dalam Akta No. 33 tahun 1964 oleh Notaris Soeleman Ardjassmita, S.H. Prosedur dalam penerbitan konosemen (*bill of lading*) pada PT. Samudra Indonesia dari hasil wawancara dengan Muhammad Adil bagian dokumen staff, sebagai berikut :

1. Pemesanan Kapal (*Booking Space*)

Pemesanan merupakan suatu perjanjian tempat antara dua pihak atau lebih dimana terkait pemesanan suatu ruangan, tempat duduk, kamar ataupun yang lain dalam periode sesuai kesepakatan dimana dapat juga disertai produk jasa yang ada. Produk jasa yakni penawaran jasa pada suatu perjanjian pemesanan suatu tempat dimana apabila pada perusahaan di bidang pelayaran yakni pemindahan penumpang ataupun benda menuju titik tujuan. Yang di maksud dengan *booking space* pada *bill of*

lading ini yaitu pemesanan tempat yang tersedia di dalam kapal, oleh karna itu pengirim awalnya melakukan *booking space* terlebih dahulu.

2. Membuat SI (*Shipping Instruction*)

Setelah melakukan *booking space*, maka tahap selanjutnya yaitu pembuatan SI. Menurut Suyono, *Shipping Instruction* adalah perintah pengapalan barang dan ditujukan kepada agen perwakilan dari kapal yang akan mengangkut barang itu. Dalam (*shipping instruction*) pada PT. Samudra Indonesia mengirimkan SI kepada perusahaan pelayaran (*shipping line*) atas nama eksportir (*shipper*) dalam (*shipping instruction*) ini berisi tentang : *Stuffing date, Delivery Container, Consignee, Shipper, Shipping line, Freight, Port of Lading, Port of Destination, Description of Good, Status Container, Volume Container.*

3. Membuat *Stuffing Report*

Shipping Instruction yang telah dibuat kemudian dikirim ke *shipping company*, setelah itu *shipping company* tersebut akan membuatkan *delivery order* untuk mengambil kontainer kosong di depo penumpukan kontainer kosong. Kontainer kosong tersebut akan di bawa ke tempat dimana eksportir melakukan proses *stuffing* seperti yang telah tercatat di SI. Laporan dari proses *stuffing* tersebut kemudian di proses dan dicatat dalam *Stuffing Report*. Isi dari *stuffing report* tersebut antara lain : *Shipper, Consignee, Notify party, No container, No seal, Freight, Port of Destination, Port of Lading, Description of Good, Gross weight, Net weight.*

4. Penerbitan *Draft Bill Of Lading* oleh *Shipping Line*

Setelah proses *Stuffing* dan pembuatan *Stuffing Report* telah selesai, maka kontainer harus segera diantar ke pelabuhan muat. *Stuffing Report* akan dikirim ke pihak *shipping line*, apabila sudah diterima oleh pihak *shipping line* akan segera melakukan koreksian draft *Bill of Lading* melalui PT. Samudra Indonesia selaku EMKL yang bersangkutan *via fax*. Mengenai isi dari draft *bill of lading* ini, yaitu sebagai berikut :

- a. *Shipper*, adalah nama dan alamat pengirim yang meminta untuk melakukan pengiriman melalui jasa ekspedisi atau jasa pengiriman.
- b. *Consignee*, adalah pihak penerima barang yang akan menerima barang yang diangkut ke pelabuhan tujuan.
- c. *Notify party*, adalah nama pihak kedua setelah *consignee* yang berhak untuk diberitahu tentang adanya suatu pengiriman dan penerimaan barang yang diangkut.
- d. *No container*, adalah nomor kontainer yang memuat barang tersebut.
- e. *No seal*, adalah nomor segel kontainer yang memuat barang tersebut.

- f. *Freight*, adalah ongkos pengapalan mengenai tarif pengangkutan barang.
- g. *Port of Destination*, adalah nama pelabuhan tujuan barang negara asal barang.
- h. *Port of Lading*, adalah nama pelabuhan tempat loading barang ke kapal yang akan membawa barang ke pelabuhan tujuan.
- i. *Description of Good*, adalah jenis dan jumlah barang yang diangkut.
- j. *Gross weight*, adalah volume berat kotor barang yang akan dimuat.
- k. *Net weight*, adalah volume berat bersih barang yang akan dimuat.
- l. *No. Bill of lading*, adalah nomor konosemen (B/L) yang akan diterbitkan.
- m. *Feeder vessel*, adalah nama kapal yang akan memuat kapal dari pelabuhan transit ke pelabuhan tujuan.
- n. *Connecting vessel*, adalah nama kapal yang akan mengangkut kapal dari pelabuhan transit ke pelabuhan tujuan.
- o. *Estimated time of departure*, adalah mengenai perkiraan tanggal dan waktu keberangkatan kapal dari pelabuhan muat.
- p. *Estimated time of arrival*, adalah mengenai perkiraan tanggal dan waktu kedatangan kapal ke pelabuhan tujuan.
- q. *Container status*, adalah pemberitahuan status atau jenis kontainer yang memuat barang tersebut.
- r. *Delivery agent*, adalah mengenai nama dan alamat agen *forwarding* di negara tujuan barang.
- s. *Place of issue B/L*, adalah menjelaskan mengenai tempat pembuatan *Bill of lading*.
- t. *Date of issue B/L*, adalah menjelaskan mengenai tanggal pembuatan *Bill of lading*.

5. Penerbitan *Bill Of Lading*

Setelah saling koreksi antara draft *Bill of Lading* dengan pihak *Shipping Line* dan pihak *Shipper* yang diwakili oleh PT. Samudra Indonesia telah selesai dan sudah benar, oleh karena itu dokumen *Bill Of Lading* (Konosemen) dapat diterbitkan oleh *Shipping Line* setelah kapal berangkat ke tempat tujuan.

Adapun hasil wawancara kepada Muhammad Adil menyatakan bahwa dalam penerbitan Dokumen *Bill of Lading* pada perusahaan PT. Samudra Indonesia diterbitkan dalam 3 lembaran berupa 1 lembar *original* dan 2 lembar *copy not-negotiable* yang memiliki fungsi sebagai :

- a. *Copy Not-Negotiable* lembaran pertama untuk arsip pelayaran.
- b. *Copy Not-Negotiable* lembaran kedua untuk arsip *shipper* sebagai data yang menyatakan bahwa benar barang yang di maksud dalam B/L dimuat dalam kapal tersebut tetapi hanya sebatas sebagai

konfirmasi ke pihak penerima sedangkan penerima dengan dokumen *copy not-negotiable* ini belum bisa dijadikan sebagai dokumen regeris barang di *port of destination*.

c. *Original Bill of Lading* akan diterbitkan jika *consignee* (penerima) telah melaksanakan kewajibannya.

Berdasarkan hasil wawancara diatas, terlihat jelas dalam kenyataannya bahwa konosemen dapat diterbitkan dalam 3 (3) lembar, lembaran konosemen pertama (asli) akan diterbitkan jika pengirim/penerima barang telah melaksanakan kewajibannya, lembaran kedua diberikan untuk arsip pelayaran dan lembaran terakhir dipegang oleh shipper untuk menyatakan bahwa benar barang yang di maksud dalam konosemen tersebut termuat dalam kapal. Hanya lembaran konosemen original saja yang menjadi surat penukaran barang saat barang telah sampai ditempat tujuan.

Adapun beberapa hasil wawancara pihak pengirim:

Hendra mengatakan bahwa, dalam proses pengiriman barang, surat konosemen akan diterbitkan jika dia telah melalukan kewajibannya untuk membayar ongkos angkutan barang dan barang akan diterima setelah dia menyerahkan surat konosemen lembaran original B/L dan barang sampai tujuan dengan selamat.

Menurut Trinity Putri, saat pengiriman barang surat yang diterima adalah surat daftar muatan barang, setelah barang sampai tujuan dengan selamat dia membayar ongkos barang muatan tersebut dan diterbitkanlah surat konosemen sebagai surat tanda terima yang akan diberikan oleh *shipper*.

Menurut penulis faktanya bentuk konosemen yang dijelaskan oleh Muhammad Adil sangat berbeda dengan penjelasan yang terdapat pada halaman 46 dimana bentuk konosemen ada 2 yaitu *Negotiable* dan *Non Negotiable* yang mana *Negotiable* (Original B/L) ini dipegang oleh *Shipper* sedangkan pada PT. Samudra Indonesia shipper hanya memegang konosemen lembaran *Copy Not-Negotiable* dan Original B/L akan diterbitkan setelah penerima melaksanakan kewajibannya. Oleh karena itu konosemen pada PT. Samudra Indonesia ini merupakan konosemen atas nama (*op naam*) dimana peralihannya wajib sesuai sesi serta prosedur peralihan dimana membutuhkan proses yang panjang serta rumit, sehingga konosemen tersebut sulit untuk diperjualbelikan, jenis konosemen tersebut termasuk dalam surat yang berharga (*papiere van waarde*).

Dalam praktiknya pengangkutan barang sering menggunakan bentuk konosemen atas nama (*op naam*) agar memudahkan pengangkut dan tidak menimbulkan permasalahan yang berkepanjangan, dan jika penerima ingin mengalihkan konosemen bentuk ini maka memerlukan waktu dan proses yang lama, oleh sebab itu nama yang tercantum di surat konosemen adalah penerima barang yang memang akan menerima barang tersebut.

1.1.1 Akibat Hukum Penerbitan Konosemen Dalam Pengangkutan Barang Melalui Moda Angkutan Laut.

Menurut Soeroso, akibat hukum ialah kejadian dari tindakan yang dilakukan dalam perolehan suatu akibat yang dikehendaki oleh pelaku dimana diatur berdasar hukum dimana tindakan tersebut diistilahkan sebagai tindakan hukum. Dalam hal lain akibat hukum ialah akibat dari adanya tindakan hukum. Wujud dari akibat hukum yakni :

- a) Lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu keadaan hukum
- b) Lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu hubungan hukum, antara dua atau lebih subjek hukum, di mana hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak lain.
- c) Lahirnya sanksi apabila dilakukan tindakan yang melawan hukum.

Sebagaimana yang dimaksud mengenai pengertian dari Akibat Hukum tersebut, dalam suatu penerbitan *Bill of lading* terjadilah suatu perjanjian pengangkutan yang melahirkan hak dan kewajiban para pihak. Hasil wawancara dengan Abdul Gafur mengatakan bahwa dalam proses pengangkutan barang sering terjadi kendala saat adanya perbaikan berkala dimana keberangkatan ditunda dan tidak sesuai dengan dengan jadwal keberangkatan yang seharusnya. Saat barang tiba sampai tujuanpun barang sering terjadi kerusakan, contohnya pada pengangkutan mobil sering terjadi ban bocor dan kerusakan lain yang mengakibatkan mobil menjadi rusak.

Akibat hukum dalam perjanjian yang terjadi dalam proses penerbitan *bill of lading* pada PT. Samudra Indonesia lahirnya hak dan kewajiban antara perusahaan PT. Samudra Indonesia (ekspediter), pengirim barang, dan pengangkut. Hak dan Kewajiban para pihak dalam penerbitan *Bill of lading* :

Akibat hukum dalam perjanjian yang terjadi dalam proses penerbitan *bill of lading* pada PT. Samudra Indonesia lahirnya hak dan kewajiban antara perusahaan PT. Samudra Indonesia (ekspediter), pengirim barang, dan pengangkut. Hak dan Kewajiban para pihak dalam penerbitan *Bill of lading* :

Ekspediter, dalam hal ini yang di maksud ekspediter adalah PT. Samudra Indonesia sebagaimana yang dinyatakan oleh Bapak Muhammad Adil, EMKL adalah perantara yang bersedia untuk melayani angkutan barang dan bertanggungjawab untuk menyuruh mengangkut (*deon vervoren*). Kewajiban ekspediter yaitu :

1. Pihak Ekspediter mencarikan, mencocokkan jadwal kapal, dan tujuan kapal untuk proses pengiriman barang melalui laut.

2. Pihak ekspediter mengantarkan dan menjamin barang tersebut sampai ketempat tujuan dengan selamat tanpa ada kekurangan sedikitpun dan bahkan kerusakan.
3. Pihak ekspediter menerbitkan *Bill of lading*, atas dasar data-data yang ada pada *Shipping Instruction* maka PT. Samudra Indonesia membuat draft B/L.

Hak pihak ekspediter:

1. Pihak Ekspediter menerima barang yang ingin diangkut dari pihak pengirim barang, dan perjanjian pengangkut berlaku jika telah terjadi pengangkutan/pengapalan dimana kedua belah pihak baik pengirim dan pengangkut sama sama setuju akan syarat dan kondisi yang sudah diketahui (ekspediter membuat perjanjian tersendiri dengan pengirim yang disebut dengan perjanjian ekspedisi yang berada pada bagian belakang surat konosemen);
2. Pihak Ekspediter memperoleh pembayaran uang atau jasa pengangkutan yang di tawarkan oleh ekspediter.

Hak pengirim :

1. Pihak pingirm mendapatkan perlindungan atas penyelenggaraan pengangkutan brang dan/atau penumpang dari tempat pemuatan sampai tempat tujuan dengan aman dan selamat;
2. Pihak pengirim berhak atas alat angkutan yang layak (*worthiness*);
3. Pihak pengirim mendapatkan perlindungan dan keselamatan atas barang selama pengangkutan (sejak saat barang sampai dengan saat barang diserahkan di tempat tujuan);
4. Pihak pengirim mendapatkan ganti kerugian yang diderita oleh pengirim karena kelalaian pengangkut selama penyelenggaraan pengangkutan. (sesuai dengan prakteknya, dapat dilihat pada wawancara dengan Abdul Gafur).

Kewajiban pengangkut yaitu :

1. Pengangkut mengangkut barang setelah disepakatinya perjanjian pengangkut;
2. Pihak pengangkut mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh pengirim barang, jika terjadi pembatalan pemberangkatan;
3. Pihak pengangkut memberikan ganti rugi apabila pengirim barang atau pihak ketiga mengalami kerugian karena kesalahan pengangkut dalam melaksanakan pelayaran angkutan;
4. Pihak pengangkut mengasuransikan tanggungjawab atas barang yang diangkutnya.

Kewajiban pengirim :

1. Pihak pengirim membayar ongkos angkutan artinya setelah barang sampai tujuan pengirim/penerima membayar biaya angkutannya;
2. Pihak pengirim mentaati peraturan yang berlaku untuk mengangkut barang maupun orang

Pengangkut/pengirim yang tidak menyelenggarakan kewajiban sebagaimana mestinya, harus bertanggungjawab artinya pengangkut tidak menyelenggarakan pengangkutan sebagaimana mestinya maka memikul semua akibat yang timbul dari perbuatan tidak terjadinya penyelenggaraan pengangkutan baik karena kesengajaan ataupun karena kelalaian pengangkut sendiri. Faktanya walaupun sebagian besar penerbitan konosemen sudah berjalan lancar, tertib, dan teratur sesuai dengan klausula dan peraturan yang berlaku bahwa barang dikirim dan diangkut sudah dapat diterima dengan baik oleh penerima barang, akan tetapi masih ditemui kendala dalam penerbitan konosemen diantaranya, adanya salah satu pihak (pengangkut/perusahaan pelayaran) yang belum melaksanakan hak dan kewajiban yang dibebankan kepadanya dengan baik contoh seperti wawancara dengan salah satu pihak pengirim bahwa dalam proses pengangkutan masih sering terjadi kerusakan barang dan keberangkatan yang tidak sesuai dengan jadwal yang mengakibatkan wanprestasi pada suatu perjanjian.

Akibat hukum penerbitan konosemen atas kewajiban yang tidak dilaksanakan, terhadap kewajiban pengangkut, jika terjadi wanprestasi dalam proses pengangkutan barang, pengangkut wajib mengganti kerugian tersebut sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan. Faktanya jika terjadi wanprestasi memang benar bahwa pengangkutlah yang bertanggungjawab atas kerugian yang muncul akibat keterlambatan/kelalaian saat proses pengangkutan. Menurut hasil wawancara dengan Abdul Gafur, bahwa jika terjadi kerusakan barang akibat kelalaian pengangkut, maka pengangkutlah yang bertanggungjawab dan mengganti kerugian tersebut.

Dalam praktiknya besarnya ganti rugi dari suatu wanprestasi yang dilakukan perusahaan pelayaran merupakan masalah peralihan resiko. Jika wanprestasi yang dilakukan pengangkut itu adanya unsur kesengajaan ataupun kelalaian ia sendiri, maka soal peralihan tetap dipikul oleh pengangkut itu sendiri. Namun jika wanprestasi yang timbul dalam suatu perjanjian tersebut terletak pada kesalahan pihak pengangkut akan tetapi karena suatu keadaan memaksa (*overmacht*) yang bersifat objektif dan hal ini dapat dibuktikannya di muka sidang peradilan, maka dapat meminta dibebaskan memikul resiko, tentang hal ini diserahkan sepenuhnya kepada putusan hakim pengadilan.

Berdasarkan ketentuan pada Pasal 41 ayat (1) UU Pelayaran *jo.* Pasal 181 (2) PP 20/2010. Perusahaan pengangkutan bertanggungjawab terhadap musnah, hilang, dan rusaknya barang yang diangkutnya. Batas tanggung jawab tersebut didasarkan pada kesepakatan bersama antara pengguna dan penyedia jasa sesuai dengan perjanjian angkutan atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta terhadap jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam konosemen.

Terhadap besarnya pembayaran ganti rugi pada wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan barang tersebut sesuai dengan ketentuan Pasal 1248 KUPerdata bahwa, apabila hal tidak terpenuhinya suatu perjanjian itu disebabkan karena kelalaian ataupun wanprestasi, maka penggantian biaya, rugi, dan bunga, sekedar mengenai kerugian yang diderita oleh sikreditur dan keuntungan yang terhilang baginya, hanyalah terdiri atas apa yang merupakan akibat langsung dari tidak terpenuhinya perjanjian.

Perusahaan angkutan laut sebaiknya mengasuransikan barang angkutan dan sifatnya diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan sebagaimana ditentukan dalam Pasal 41 ayat (3) UU Pelayaran Jo. Pasal 181 ayat (3) PP 20/2010 tentang Angkutan di Perairan. Berdasarkan ketentuan tersebut, pada dasarnya pihak penanggung atau perusahaan asuransi harus menanggung segala kerugian atas kerusakan barang yang diangkut, termasuk juga yang disebabkan oleh kelalaian dalam polis. Ganti rugi terjadi jika terjadi kerusakan atau keterlambatan yang mengakibatkan wanprestasi. Faktanya masih banyak pihak pengirim yang tidak mengasuransikan barang yang ingin diangkut.

D. KESIMPULAN

Dari pembahasan tersebut mengenai rumusan masalah di atas maka dari itu penulis dapat mengambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Prosedur Penerbitan Konosemen (*Bill Of Lading*) dalam kegiatan pengangkutan barang pada PT. Samudra Indonesia antara lain, melakukan *Booking Space* setelah itu pembuatan *Shipping Instruction, Stuffing Report* kemudian dikirim ke *shipping company* untuk dibuatkan *Delivery order*, pengiriman *Draft Bill of Lading*, kemudian diterbitkan 3 lembaran *Bill Of Lading* : lembaran pertama untuk arsip pelayaran, lembaran kedua untuk arsip *shipper*, dan lembaran original B/L akan diterbitkan setelah penerima melaksanakan kewajibannya.
2. Akibat Hukum penerbitan Konosemen dalam pengangkutan barang melalui angkutan laut yaitu: Lahirnya hak dan kewajiban dalam penerbitan *Bill of lading* yang dimana pengangkut mengikatkan untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan dan eksipeditor adalah perantara yang bersedia untuk melayani angkutan barang dan bertanggung jawab untuk menyuruh mengangkut, sedangkan akibat atas kewajiban yang tidak dilaksanakan

mengakibatkan wanprestasi yang akan diselesaikan sesuai dengan perjanjian dan klausula yang tercantum pada *bill of lading*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Kadir Muhammad. 1991. Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara, Cipta Aditya Bahkti, Jakarta.
- _____. 2013. Hukum Pengangkutan Niaga. Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Agus Sardjono. 2014. Pengantar Hukum Dagang, PT. RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Amir, M. S. (2001). Letter of Credit: Dalam Bisnis Ekspor Impor. Jakarta: PPM.
- Hasim Purba. 2005. Hukum pengangkutan Di Laut Prespektif Teori Dan Praktek.Pustaka Bangsa Press. Medan.
- Lasse. 2016. Manajemen Kepelabuhan. Edisi kedua. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Lawalatta, Konosemen Dan Masalah Tanggung Jawab Pengangkut, Kumpulan Aspek-Aspek Problem Martim Niaga (Jakarta: Aksara Baru,1982).
- Purwosutjipt q o HMN. 1991. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan. Djambatan. Jakarta.
- _____. 2000. Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Seri 5.Djambatan . Jakarta.
- Sentoso Sembiring. 2019. Hukum Pengangkutan Laut. Nuansa Aulia. Bandung. Perundang.
- Soekardono R. 1981, Hukum Dagang Indonesia. Penerbit Rajawali. Bandung.
- Soeroso. 2011. Pengantar Ilmu Hukum.Sinar Grafika. Jakarta.
- Subekti R. 1979. Hukum Perjanjian. PT. Internasa. Jakarta.
- Sudiman Kartohadiprodjo, 1974, Pengantar Tata Hukum Di Indonesia, Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Sution Usman Adji, dkk, Hukum Pengangkutan di Indonesia, PT Rinka Cipta, cet.2 Jakarta, 1991.
- Susilo Andi. 2013, Panduan Pintar Ekspor Impor. Jakarta: TransMedia.
- Suyono R.P, 2003, Shipping (pengapalan internasional ekspor-impor melalui laut) BPM, Jakarta.
- Okman, A., Hasan, Y. A., & Jafar, J. M. (2020). Tanggung Jawab Direksi Dalam Perseroan Terbatas Di Makassar (Studi Kasus Putusan Nomor 11/Pdt. Sus-PHI/2019/PN. Mks): The Responsibility Of The Board Of Directors Is Limited To The Company In Makassar (Decision Number Case Study 11/Pdt. Sus-PHI/2019/PN. Mks). CLAVIA: Journal of Law, 18(1), 9-24.

Widjaja, G., & Yani, A. (2001). Seri Hukum Bisnis: Transaksi Bisnis Internasional (Ekspor-Import & Imbal Beli). Jakarta: Rajagrafindo.

Zaeni Asyhadie, H dan Budi Sutrisno. 2018. Pokok-Pokok Hukum Dagang, PT. Rajagrafindo Persada, Depok.

Rahman, A., Madiung, B., & Makkawaru, Z. (2020). PELAKSANAAN FUNGSI PENGAWASAN DEWAN PENGAWAS SYARIAH PADA BANK SYARIAH DI KOTA MAKASSAR. Indonesian Journal of Legality of Law, 3(1), 1-5.

Perundang-Undangan :

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (Wetboek Van Koophandel Voor Indonesië).

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek Voor Indonesië).

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

The Hamburg Rules dan The Hague Rules.

Internet :

<http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/46634/1/MUHAMMAD%20FURQONI%20RAMADHAN-FSH.pdf>. Diakses pada tanggal 2 Desember 2020.

file:///C:/Users/Lenovo/AppData/Local/Temp/digital_128135T%2025164%20Konosemn%20sebagai-%20Pendahuluan-2.pdf. Diakses pada tanggal 2 Desember 2020.

<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/10878/Jenis-dan-peran-dokumen-bill-of-ladingDalam-kegiatan-ekspor-yang-diterbitkan-Oleh-pt-Cargocare-indo-logisticSemarang>. Diakses pada tanggal 12 Desember 2020.

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/28938/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y>. Diakses pada tanggal 9 Desember 2020.

<https://sinta.unud.ac.id/uploads/wisuda/1203005259-3-BAB%20II.pdf>. Diakses pada tanggal 4 Desember 2020.

https://sinta.unud.ac.id/uploads/dokumen_dir/c90926866664609634611732afa0e369.pdf. Diakses pada tanggal 4 Desember 2020.

<http://eprints.ums.ac.id/70672/1/NASKAH%20PUBLIKASI.pdf>. Diakses pada tanggal 9 Desember 2020.

<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/10878/Jenis-dan-peran-dokumen-bill-of-lading> Dalam-kegiatan-ekspor-yang-diterbitkan-Oleh-pt-Cargocare-indo-logistic-Semarang.