



Efektivitas dan Pertanggungjawaban Hukum Bill of Lading sebagai Dokumen Pengangkutan Perdagangan Internasional di Indonesia

Shelomita Liani Putri Zahra^{1*}, Fakhira Aghnya Makaranu²

¹⁻² Universitas Padjadjaran, Indonesia

shelomita21001@mail.unpad.ac.id^{1*}, fakhira21001@mail.unpad.ac.id²

Alamat: Jl. Raya Bandung - Sumedang Km. 21 Jatinangor 45363

Korespondensi Penulis: shelomita21001@mail.unpad.ac.id*

Abstract. International trade involves cross-border buying and selling activities between countries, which in practice requires various transportation documents to ensure legal certainty and smooth operations. One of the main documents used is the Bill of Lading (Konosemen), which is a dated letter issued by the carrier as proof of receipt of goods to be transported to a certain destination and delivered to a specified recipient. The Bill of Lading has three essential functions: as a receipt of goods, as evidence of ownership, and as proof of a transportation contract. However, in practice, there are still frequent problems that hinder the optimal function of the Bill of Lading. One notable case is APL Co. Pte. Ltd. v. CV. Dua Sekawan Sejati, which involved discrepancies between the goods shipped and those stated in the Bill of Lading. This study adopts a normative juridical method by examining applicable legal provisions and theoretical concepts related to the law of contracts and transportation. The findings show that discrepancies between the goods shipped and those listed in the Bill of Lading constitute a breach of promise or default under Article 1320 of the Indonesian Civil Code. The Bill of Lading, in this case, serves as a legally binding transportation contract that obligates both parties to fulfill their respective responsibilities. Failure by one party to comply with the terms of the contract results in legal consequences in the form of claims for compensation by the aggrieved party. This research emphasizes the importance of accuracy and accountability in the issuance and use of Bills of Lading in international trade to avoid disputes and ensure legal certainty. Strengthening the regulation and enforcement of Bill of Lading functions is crucial for protecting the rights of parties engaged in cross-border trade.

Keywords: Bill of lading, International trade, Transportation documents

Abstrak. Perdagangan internasional melibatkan kegiatan jual beli lintas batas antarnegara, yang dalam praktiknya memerlukan berbagai dokumen transportasi untuk menjamin kepastian hukum dan kelancaran operasional. Salah satu dokumen utama yang digunakan adalah Konosemen (Bill of Lading), yaitu surat bertanggal yang diterbitkan oleh pengangkut sebagai bukti penerimaan barang yang akan diangkut ke tujuan tertentu dan diserahkan kepada penerima yang ditunjuk. Konosemen memiliki tiga fungsi penting, yaitu sebagai tanda terima barang, sebagai bukti kepemilikan, dan sebagai bukti perjanjian pengangkutan. Namun, dalam praktiknya masih sering timbul permasalahan yang menghambat optimalisasi fungsi Konosemen. Salah satu kasus yang menonjol adalah APL Co. Pte. Ltd. v. CV. Dua Sekawan Sejati, yang melibatkan ketidaksesuaian antara barang yang dikirim dengan yang tercantum dalam Konosemen. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta konsep teoretis terkait hukum perjanjian dan pengangkutan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ketidaksesuaian antara barang yang dikirim dengan yang tercantum dalam Konosemen merupakan bentuk wanprestasi berdasarkan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Konosemen, dalam hal ini, berfungsi sebagai perjanjian pengangkutan yang mengikat secara hukum dan mewajibkan kedua belah pihak untuk memenuhi tanggung jawab masing-masing. Kegagalan salah satu pihak dalam memenuhi isi perjanjian mengakibatkan konsekuensi hukum berupa tuntutan ganti rugi dari pihak yang dirugikan. Penelitian ini menekankan pentingnya ketelitian dan akuntabilitas dalam penerbitan serta penggunaan Konosemen dalam perdagangan internasional untuk menghindari sengketa dan menjamin kepastian hukum. Penguatan regulasi dan penegakan fungsi Konosemen sangat krusial guna melindungi hak-hak para pihak yang terlibat dalam perdagangan lintas negara.

Kata kunci: Dokumen pengangkutan, Konosemen, Perdagangan internasional

1. LATAR BELAKANG

Perdagangan internasional merupakan kegiatan paling krusial yang dilakukan oleh suatu negara karena perdagangan internasional memiliki dampak yang sangat besar bagi perekonomian suatu negara. Perdagangan internasional merupakan serangkaian kegiatan jual beli lintas batas yaitu dari suatu negara ke negara lain. Perdagangan internasional tidak sederhana seperti perdagangan yang dilakukan dalam negeri karena mengingat jaraknya yang begitu jauh dan barang atau jasa yang diperdagangkan memiliki resiko yang sangat tinggi sehingga memerlukan ketentuan atau aturan yang jelas terkait kegiatan perdagangan internasional.

Kegiatan perdagangan internasional atau ekspor impor dapat dilakukan melalui jalur darat, air, dan udara. Proses pengangkutan yang dilakukan dalam kegiatan ekspor impor memerlukan dokumen pendukung yang digunakan sebagai pertanggungjawaban para pihak terhadap barang-barang yang telah sepakat diperjualbelikan tersebut sehingga dokumen pendukung tersebut wajib memiliki kekuatan hukum supaya tidak terjadi kesewenang-wenangan para pihak.

Dokumen pendukung yang digunakan dalam proses pengangkutan barang ekspor impor adalah *Bill of Lading* (B/L) atau dikenal juga sebagai Konosemen. *Bill of Lading* (B/L) merupakan suatu surat yang bertanggal dalam mana si pengangkut menerangkan bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkut ke suatu tujuan tertentu. Kebutuhan akan *Bill of Lading* (B/L) muncul ketika para pedagang pertama kali memutuskan bahwa mereka tidak akan lagi menemani barang-barang mereka selama pengangkutan laut tetapi, sebaliknya, menempatkan barang-barang tersebut dalam pengawasan nahkoda untuk diangkut ke tujuan luar negeri dan kemudian mengirimkan *Bill of Lading* (B/L) dengan kapal lain. agar sampai kepada pembeli sehingga ia dapat menyerahkannya dan menerima barangnya. (Plomaritou & Voudouris, 2019)

Bill of Lading memiliki fungsi penting dalam konteks pembiayaan perdagangan. Dalam banyak transaksi ekspor impor, pihak eksportir akan menyerahkan *Bill of Lading* kepada bank sebagai bagian dari dokumen dalam skema *Letter of Credit* (L/C). Bank kemudian akan menyalurkan pembayaran kepada eksportir jika seluruh dokumen yang disyaratkan, termasuk *Bill of Lading*, telah lengkap dan sesuai. Hal ini menunjukkan bahwa *Bill of Lading* tidak hanya memiliki nilai hukum sebagai alat bukti kepemilikan dan kontrak, tetapi juga nilai ekonomis sebagai jaminan pembayaran dalam transaksi keuangan. Dengan kompleksitas peran dan fungsinya, *Bill of Lading* tidak hanya sekedar dokumen administratif, tetapi juga menjadi

instrumen hukum dan keuangan yang memegang peranan vital dalam menjamin kelancaran dan kepastian hukum dalam transaksi perdagangan internasional.

Pada prakteknya penggunaan *Bill of Lading* (B/L) sebagai dokumen pengangkutan dan alat bantu transaksi perdagangan internasional sering kali menimbulkan berbagai permasalahan hukum. Permasalahan tersebut dapat berkaitan dengan keterlambatan pengiriman barang, hilangnya barang selama pengangkutan, perbedaan kuantitas dan kualitas barang yang diangkut dengan yang tercantum di *Bill of Lading* (B/L), hingga terjadinya sengketa antara pengirim, penerima barang, dan pengangkut.

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai kedudukan *Bill of Lading* (B/L) dalam sistem hukum di Indonesia dan menilai sejauh mana dokumen ini berfungsi secara efektif dalam transaksi perdagangan internasional. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan untuk memberikan pandangan atas hambatan yang dihadapi oleh para pelaku perdagangan dalam menggunakan *Bill of Lading* (B/L). Tidak hanya melihat *Bill of Lading* (B/L) dari segi hukum dan regulasi yang berlaku, tetapi juga melihat bagaimana dokumen ini diterapkan dalam praktik, serta pertanggungjawaban yang dihadapi oleh para pihak terkait, termasuk eksportir, importir, dan perusahaan pengangkut.

2. KAJIAN TEORITIS

Bill of Lading (B/L) dalam kegiatan ekspor impor dibuat berdasarkan 2 (dua) kepentingan yaitu kepentingan si pengirim barang dan kepentingan si pengangkut terhadap objek yang sama yaitu barang muatan. Pengirim berkepentingan agar barang muatannya dapat disampaikan pada penerimanya dengan aman sehingga apabila barang tersebut diterima dalam kondisi tidak sempurna atau cacat maka akan menjadi tanggung jawab pengangkut sepenuhnya. Pengangkut berkepentingan bahwa tanggung jawabnya terhadap barang muatan harus seringan mungkin yang artinya pengangkut harus memastikan bahwa barang muatan tersebut memiliki resiko yang kecil dalam hal terjadi kecacatan dan sebagainya. (Purwosutjipto, 2000)

Bill of Lading (B/L) dalam kegiatan ekspor impor memiliki tiga fungsi utama, yaitu sebagai tanda terima atas barang yang telah dimuat ke dalam kapal, sebagai bukti adanya perjanjian pengangkutan, serta sebagai dokumen yang merepresentasikan hak kepemilikan atas barang yang diangkut. Ketiga fungsi tersebut menunjukkan bahwa *Bill of Lading* merupakan instrumen yang memiliki peranan krusial dalam pelaksanaan transaksi perdagangan internasional.

Sebagai dokumen yang mewakili hak kepemilikan (document of title), *Bill of Lading* memberikan wewenang kepada pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang yang tercantum di dalam dokumen tersebut. Dengan demikian, pengalihan atau penyerahan *Bill of Lading* kepada pihak lain secara yuridis dianggap setara dengan pengalihan hak kepemilikan atas barang yang menjadi objek pengangkutan. (Petronilho, Fonseca, & Zúquete, 2022)

Dalam praktik pelaksanaannya, *Bill of Lading (B/L)* dapat diterbitkan dalam dua jenis, yaitu *negotiable* dan *non-negotiable*. Pada *negotiable Bill of Lading*, pemegang dokumen memiliki hak penuh atas barang yang tercantum di dalamnya, serta berwenang mengalihkan hak kepemilikan barang tersebut kepada pihak ketiga melalui mekanisme endorsemen. Karakteristik ini memberikan keleluasaan dalam transaksi perdagangan internasional, sebab memungkinkan terjadinya jual beli barang yang masih berada dalam proses pengangkutan. Sementara itu, *non-negotiable Bill of Lading* hanya diperuntukkan bagi penerima yang namanya tercantum secara tegas dalam dokumen dan tidak dapat dialihkan kepada pihak lain.

Salah satu sifat penting dari *Bill of Lading* adalah kemampuannya untuk dipindahtangankan melalui endorsemen. Menurut sebagian kalangan, sifat tersebut menjadi dasar untuk mengklasifikasikan konosemen sebagai surat berharga. Konosemen juga dikenal sebagai *document of title*, yakni dokumen yang menunjukkan bahwa setiap pihak yang memegangnya dianggap sebagai pemilik sah atas barang atau komoditas yang tercantum di dalamnya. Dalam ranah hukum Indonesia, bentuk dan kekuatan hukum *Bill of Lading* mendapatkan pengakuan melalui sejumlah peraturan perundang-undangan, antara lain Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), serta berbagai ketentuan yang mengatur penyelenggaraan pengangkutan laut dan aktivitas perdagangan internasional.

3. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan oleh peneliti yaitu metode penelitian yuridis normatif yang merupakan penelitian data sekunder atau penelitian kepustakaan, dimana data diperoleh dari bahan kepustakaan seperti buku, jurnal, peraturan perundang-undangan, dan sebagainya. Bahan-bahan hukum yang diperoleh seperti peraturan perundang-undangan memiliki kekuatan hukum yang mengikat. Dalam penelitian yuridis normatif akan dilihat relevansi sebuah teori-teori dan peraturan perundang-undangan yang ada kenyataan yang terjadi, sehingga penelitian ini dapat memberikan sebuah pandangan baru terkait pembahasan mengenai penggunaan *Bill of Lading (B/L)* sebagai dokumen pengangkutan dalam transaksi perdagangan internasional.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Efisiensi Regulasi Hukum di Indonesia dalam Pengaturan Penggunaan *Bill of Lading* sebagai Dokumen Pengangkutan dalam Perdagangan Internasional di Indonesia

Dalam setiap kegiatan perdagangan, terdapat hak dan kewajiban yang melekat pada masing-masing pihak yang terlibat. Pihak penjual berkewajiban menyerahkan barang sesuai dengan kesepakatan yang telah dibuat, serta memiliki hak untuk menerima pembayaran sebesar nilai barang yang diserahkan. Sebaliknya, pihak pembeli berkewajiban untuk melunasi harga barang tersebut, dan berhak menuntut penyerahan barang yang telah dibeli. Apabila penjual dan pembeli berada di wilayah yang sama, pemenuhan kewajiban oleh masing-masing pihak relatif lebih mudah dilakukan. Pembeli cukup menyerahkan pembayaran kepada penjual, kemudian membawa barang yang telah dibeli. Namun, dalam konteks perdagangan internasional, proses penyelesaian transaksi menjadi lebih kompleks karena adanya pemisahan geografis antara negara penjual dan pembeli, serta perbedaan mata uang yang digunakan di masing-masing negara. Baik negara asal penjual maupun pembeli memiliki ketentuan hukum yang harus dipatuhi terkait perdagangan internasional, dan seluruh persyaratan tersebut wajib dipenuhi oleh para pihak. Dalam hal ini, eksportir akan berupaya melaksanakan kewajiban penyerahan barang sekaligus menuntut pemenuhan hak atas pembayaran, sedangkan pembeli harus mengupayakan penyelesaian kewajiban pembayaran serta memastikan penerimaan barang yang menjadi objek transaksi.

Indonesia yang merupakan negara yang memiliki posisi strategis di jalur perdagangan dunia, peran *Bill of Lading* semakin penting, mengingat banyaknya barang yang diangkut melalui jalur laut, baik untuk keperluan ekspor maupun impor. Keberadaan *Bill of Lading* diatur dalam berbagai regulasi hukum nasional yang mengacu pada praktik-praktik hukum internasional. Sebagai bagian dari instrumen hukum, *Bill of Lading* di Indonesia tidak hanya diatur dalam hukum perdata nasional, tetapi juga dipengaruhi oleh konvensi internasional yang mengatur mengenai pengangkutan laut, seperti Konvensi Den Haag-Visby (*Hague-Visby Rules*) dan Konvensi Hamburg (*Hamburg Rules*). Penggunaan *Bill of Lading* juga diatur oleh Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD), yang mencakup berbagai ketentuan terkait pengangkutan barang melalui laut. Namun, dengan semakin pesatnya perkembangan perdagangan internasional, regulasi nasional seringkali belum dapat menyesuaikan diri dengan perubahan dan kompleksitas yang terjadi di lapangan. Di sisi lain, berbagai konvensi internasional yang mengatur tentang pengangkutan barang melalui laut, seperti Konvensi Rotterdam yang lebih modern, memberikan kerangka hukum yang lebih komprehensif, namun belum sepenuhnya diadopsi oleh Indonesia.

Bill of Lading (B/L) tercantum dalam Pasal 506 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) “*Konosemen adalah surat yang diberi tanggal yang di dalamnya diterangkan oleh pengangkut, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu, dengan maksud untuk mengangkut barang-barang ke tempat yang ditunjuk, dan menyerahkannya di sana kepada orang yang ditunjuk, demikian pula dengan persyaratan perjanjian yang bagaimana penyerahan itu akan dilakukan. Orang usaha dapat disebut dengan namanya, baik sebagai yang ditunjuk dari pengirim atau dari pihak ketiga, maupun sebagai orang yang menunjukkan konosemen itu, dengan atau tanpa di samping orang yang disebut dengan namanya. Kata-kata “atas-tunjuk” begitu saja dianggap menunjukkan yang ditunjuk dari pengirim. Bila konosemen dikeluarkan setelah pemuatan barang-barang, maka di dalamnya atas kehendak pengirim disebut nama kapal yang memuat barang itu. Bila konosemen itu dikeluarkan sebelum pemuatan barang-barang tanpa menyebut nama kapal yang akan memuat barang-barang itu, maka pengirim dapat mengharap, agar di dalamnya masih akan dicatat oleh pengangkut nama kapalnya dan hari pemuatannya, segera setelah itu terjadi”*.

Terhadap Pasal 506 KUHD di atas, terdapat sebuah pandangan yang menyatakan bahwa pasal tersebut telah menjelaskan mengenai apa yang dimaksud dengan *Bill of Lading* menurut peraturan Indonesia, sehingga Indonesia mempunyai peraturan *Bill of Lading* sejak lama dalam pelaksanaan transaksi perdagangan internasional. (Sudini, Sitiari, & Pertamowati, 2017) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) sudah tertinggal jauh dengan perkembangan zaman saat ini. Aturan terkait *Bill of Lading* (B/L) dalam KUHD sangat umum sehingga sulit apabila terdapat kasus-kasus spesifik yang tidak diatur oleh KUHD. Dalam beberapa tahun terakhir, sebagian besar industri bisnis telah memulai jalur digitalisasi, yang diyakini sebagai metode penting untuk meningkatkan dan memberikan kualitas yang lebih baik pada semua fasilitas logistik. Industri pengangkutan juga sangat terpengaruh oleh modernisasi ini, terutama sebagian besar perusahaan besar berkomitmen untuk memanfaatkan teknologi ini agar lebih cepat, efisien, dan mengurangi kesalahan yang cukup besar.

Beberapa masalah yang sering muncul dalam penggunaan *Bill of Lading* (B/L) antara lain, perbedaan jumlah barang antara yang tercatat di kapal dan di darat setelah proses pemuatan selesai, tekanan terhadap nakhoda untuk menerbitkan *Bill of Lading* (B/L) yang bersih (tanpa catatan kerusakan), permintaan pengiriman kargo tanpa adanya *Bill of Lading* (B/L) asli, dan terkadang agen kapal menandatangani *Bill of Lading* (B/L) tanpa persetujuan kepala petugas atau melebihi kewenangan nakhoda. (Zhu, Cui, & Zhang, 2022)

Era digitalisasi saat ini telah dikenal *Electronic Bill of Lading* yang pada dasarnya memiliki fungsi yang sama dengan *Bill of Lading* (B/L) seperti biasa, namun *Electronic Bill of*

Lading tersedia secara elektronik sehingga akan mengurangi resiko-resiko penipuan yang dapat merugikan para pihak. Persoalan-persoalan yang dihadapi oleh *Bill of Lading* konvensional yaitu seperti penyerahannya terlalu lama dan biaya produksi *Bill of Lading* konvensional yang selanjutnya permasalahan itu diatasi dengan adanya *Electronic Bill of Lading*, (Ridho, Eddy, & Abdullah, 2024). Penerapan *Electronic Bill of Lading* secara global belum dapat direalisasikan. Kurangnya kerangka hukum merupakan hambatan yang besar terhadap digitalisasi *Bill of Lading* (B/L) tradisional. Oleh karena itu, hambatan terbesar terhadap keberhasilan implementasi adalah kurangnya pengetahuan tentang standar dan peraturan yang sudah ada. Hambatan lain yaitu kurangnya kepercayaan terhadap sistem informasi dan ketakutan akan penipuan yang dilakukan secara digital, (Schiltz, 2019). Persoalan terkait *Electronic Bill of Lading* dan *Bill of Lading* (B/L) ini seiring berjalannya waktu akan menjadi masalah yang cukup rumit terutama ketika perusahaan atau pelaku usaha akan melakukan ekspor impor, ternyata di negara lain telah menerapkan *Electronic Bill of Lading*. Apabila terdapat sengketa terkait *Electronic Bill of Lading* tersebut dan harus diselesaikan berdasarkan hukum Indonesia, hal tersebut akan menyulitkan para pihak yang bersengketa dan para penegak hukum karena Indonesia tidak memiliki peraturan terkait *Electronic Bill of Lading*. Berdasarkan hal tersebut regulasi hukum di Indonesia dalam pengaturan penggunaan *Bill of Lading* (B/L) sebagai dokumen pengangkutan dalam perdagangan internasional di Indonesia dinilai masih belum efisien karena regulasi tersebut belum mengikuti perkembangan zaman pada saat ini dan jauh tertinggal dengan negara-negara maju lainnya.

Bentuk Pertanggungjawaban Hukum Apabila Terjadi Hambatan yang Menghalangi Optimalnya Penggunaan *Bill Of Lading* dalam Perdagangan Internasional di Indonesia

Perdagangan internasional membuka peluang bagi masuknya barang maupun jasa (komoditas) dari luar negeri ke dalam wilayah suatu negara. (Amanda & Aslami, 2022) Arus masuk komoditas tersebut dapat terjadi melalui kegiatan ekspor dan impor. Ekspor adalah kegiatan menjual komoditas dari dalam negeri untuk dikirim ke luar negeri, sedangkan impor merupakan kegiatan membeli komoditas dari luar negeri untuk dipasok ke dalam negeri. Proses ekspor dan impor dapat dilakukan melalui jalur pengangkutan laut, udara, maupun darat. (Ramadhan et al., 2023)

Berdasarkan pengertian *Bill of Lading* (B/L) atau konosemen yang telah dijelaskan sebelumnya, dapat disimpulkan bahwa B/L memiliki sejumlah fungsi yang signifikan. Pertama, B/L berfungsi sebagai bukti penerimaan barang muatan (*document of receipt*), yakni dokumen yang menyatakan bahwa barang telah dimuat ke atas kapal. Kedua, B/L berperan

sebagai dokumen kepemilikan (*document of title*), di mana pemegang B/L diakui sebagai pihak yang berhak menerima barang sebagaimana tercantum dalam dokumen tersebut di pelabuhan tujuan.

Selain berfungsi sebagai tanda terima dan dokumen kepemilikan, B/L juga berperan sebagai kontrak pengangkutan (*contract of carriage*), yaitu perjanjian antara pihak pengangkut dan pengirim barang yang memuat identitas pengirim, jenis barang yang dikirim, jumlah barang, serta informasi lain yang berkaitan dengan barang yang akan diangkut. Fungsi kontraktual ini menegaskan kedudukan B/L tidak hanya sebagai bukti administratif, tetapi juga sebagai instrumen hukum yang mengatur hak dan kewajiban para pihak dalam proses pengangkutan. (Khairandy, 2013)

Pada praktiknya, penggunaan B/L tidak selalu dapat digunakan secara optimal, seringkali terdapat hambatan dikarenakan ada oknum yang menyalahgunakan dokumen B/L ini untuk kepentingan pribadi. Salah satu kasus terjadi pada American President Lines, Ltd. (APL Co. Pte. Ltd.) sebagai Penggugat melawan CV. Dua Sekawan Sejati sebagai Tergugat pada perkara Nomor 648/Pdt.G/2021/PN.Sby terkait adanya *misdeclaration* antara barang yang dicantumkan dalam B/L dengan barang yang sebenarnya. Pada tanggal 21 Juni 2021, Penggugat (APL Co. Pte. Ltd.) mengajukan gugatan wanprestasi terhadap Tergugat (CV. Dua Sekawan Sejati) terkait adanya ketidaksesuaian antara barang yang diangkut dalam kontainer dengan barang yang dicantumkan dalam *Bill of Lading*. Penggugat dalam hal ini merupakan pihak pengangkut yang ditunjuk untuk mengangkut paket dan barang milik Tergugat sebagai pihak pengirim barang dengan menggunakan kontainer milik Penggugat.

Dalam pengangkutan melewati jalur laut, penyelenggaraan pengangkutan dan pengiriman barang menggunakan kapal laut setidaknya melibatkan 3 (tiga) pihak yang saling terlibat dan memiliki hubungan hukum satu sama lain, yaitu: (Purwosutjipto, 2000)

1. Pengirim barang (*shipper/seller/merchant*) merupakan pihak yang memiliki kewajiban untuk membayar tarif angkutan berdasarkan yang sudah disepakati dalam rangka memperoleh pelayanan jasa angkutan terhadap barang yang akan dikirimkannya;
2. Pengangkut (*carrier*) yaitu adalah pihak yang memiliki kewajiban untuk memberikan pelayanan jasa angkutan barang dan juga merupakan pihak yang berhak atas pembayaran tarif angkutan berdasarkan kesepakatan;
3. Penerima barang (*consignee/buyer*) yaitu orang maupun badan hukum yang berhak akan muatan dari pengirim barang. Pengirim dan penerima ada kalanya merupakan pihak yang sama dimana pengirim juga merupakan penerima.

Antara pihak-pihak dalam penyelenggaraan pengangkutan dan pengiriman barang dilakukan kesepakatan penyelenggaraan pengangkutan barang yang dalam hal ini antara Penggugat dengan Tergugat dituangkan dalam 7 (tujuh) buah dokumen *Bill of Lading* beserta *Bill of Lading Terms and Conditions* dimana dengan diterbitkannya dokumen-dokumen tersebut, maka antara Penggugat dengan Tergugat telah lahir suatu perikatan dan keduanya telah bersepakat untuk menundukkan diri terhadap 7 (tujuh) buah dokumen *Bill of Lading* beserta *Bill of Lading Terms and Conditions*. Berdasarkan B/L *a quo*, Penggugat akan mengangkut barang berupa *finished wood product/wooden furniture* (produk kayu jadi/furnitur) yang dimuat dalam 16 (enam belas) kontainer dari pelabuhan Tanjung Perak - Surabaya untuk dikirimkan ke pelabuhan tujuan di Dammam - Arab Saudi dan Bahrain serta Jeddah, setelah sebelumnya kapal akan transit terlebih dahulu di pelabuhan transit (*transhipment port*) di Singapura.

Pada saat kapal transit di Singapura, dilakukan inspeksi (*joint survey*) kontainer oleh pihak pelabuhan Singapura, dan Penggugat baru mengetahui bahwa isi dari ke-16 (enam belas) kontainer tersebut bukanlah *finished wood product/wooden furniture* (produk kayu jadi/furnitur) seperti yang tercantum dalam B/L melainkan berisi arang. Apabila mengacu kepada Pasal 20 dari *Bill of Lading Terms and Conditions* tentang *Dangerous Goods* yang mengikat antara Penggugat dan Tergugat, arang (*charcoal*) tergolong sebagai jenis barang berbahaya yang dilarang untuk diangkut oleh armada kapal perusahaan dari Penggugat berdasarkan kebijakan internal yang dituangkan dalam “*Best Practices Carbon-Charcoal Update: 12 November 2019*” dikarenakan sifat barang yang sangat mudah terbakar.

Selain itu, berdasarkan Pasal 25 dari *Bill of Lading Terms and Conditions* tentang *Description of Goods* dan Pasal 26 *Bill of Lading Terms and Conditions* tentang *Shipper's/Merchant's Responsibility* bahwa Tergugat dalam hal ini diwajibkan untuk memberikan keterangan yang sejelas-jelasnya terkait dengan barang yang akan dikirim dan turut untuk memastikan kebenaran informasi tersebut, juga turut serta bertanggungjawab terhadap ketidaksesuaian antara deskripsi paket dan barang (*misdeclaration*) yang telah dicantumkan dalam B/L. Tergugat juga memiliki kewajiban untuk memeriksa paket dan barang tersebut sebelum dikirim dan bertanggungjawab terhadap segala sesuatu yang telah dinyatakan dalam B/L adalah benar dan sesuai. Berdasarkan ketentuan-ketentuan yang sudah secara nyata diatur dalam *Bill of Lading Terms and Conditions* yang mengikat Penggugat dan Tergugat, Dengan demikian, dalam perkara ini Tergugat telah melakukan tindakan ingkar janji atau *wanprestasi* sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Menurut pendapat Subekti, terdapat empat bentuk *wanprestasi*, yaitu: tidak melaksanakan apa

yang telah disanggupi untuk dilakukan; melaksanakan apa yang diperjanjikan namun tidak sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati; melaksanakan kewajiban sebagaimana diperjanjikan tetapi tidak tepat pada waktunya; dan melakukan suatu tindakan yang menurut perjanjian secara tegas tidak diperbolehkan untuk dilakukan. (Subekti, 1978)

Pada praktiknya, penggunaan *Bill of Lading* sebagai kontrak dalam transaksi bisnis memiliki beberapa fungsi ekonomi salah satunya adalah kontrak dapat memuat klausul ganti rugi apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi atau melanggar kontrak. (Rani, 2014) Dalam kasus APL Co. Pte. Ltd. melawan CV. Dua Sekawan Sejati, *Bill of Lading* berfungsi sebagai kontrak pengangkutan (*contract of carriage*) yang mengatur hak dan kewajiban serta tanggung pengirim barang dan pengangkut. (Nabila, 2015) Dalam hal ini Tergugat (CV. Dua Sekawan Sejati) telah lalai memenuhi klausul dalam kontrak yang mengikat antara kedua belah pihak dan dikarenakan perbuatannya tersebut menimbulkan kerugian kepada Penggugat, maka berdasarkan pengaturan hukum di Indonesia, Tergugat telah memenuhi unsur-unsur dari Pasal 1320 KUHPerdata mengenai wanprestasi dan bentuk pertanggungjawaban hukum terhadap perbuatan ingkar janji atau wanprestasi adalah adanya ganti rugi dari Tergugat kepada Penggugat.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Penggunaan *Bill of Lading* (B/L) pada praktiknya, terdapat berbagai permasalahan hukum yang sering muncul, seperti keterlambatan pengiriman, hilangnya barang, dan perbedaan kuantitas serta kualitas barang yang diangkut. Pengaturan hukum mengenai *Bill of Lading* di Indonesia yang ada, meskipun sudah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan konvensi internasional, tetapi masih belum sepenuhnya efektif dalam mengatasi kompleksitas perdagangan internasional yang terus berkembang. Selain itu, tantangan digitalisasi, seperti penerapan *Electronic Bill of Lading*, juga menjadi hambatan yang signifikan, mengingat kurangnya kerangka hukum yang jelas di Indonesia.

Diperlukan pembaruan regulasi yang lebih responsif terhadap perkembangan perdagangan internasional dan teknologi, termasuk adopsi konvensi internasional yang lebih modern seperti Konvensi Rotterdam. Selain itu, pelaku perdagangan, termasuk eksportir, importir, dan perusahaan pengangkut, perlu diberikan pelatihan dan informasi yang memadai mengenai penggunaan B/L dan hak serta kewajiban mereka dalam transaksi internasional. Sosialisasi mengenai pentingnya B/L dan prosedur yang benar dalam penggunaannya harus dilakukan secara intensif untuk mengurangi kesalahpahaman dan sengketa yang mungkin timbul. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan efektivitas penggunaan *Bill of Lading*

dalam perdagangan internasional di Indonesia dapat meningkat, sehingga mendukung pertumbuhan ekonomi yang lebih baik.

DAFTAR REFERENSI

- Amanda, N. S., & Aslami, N. (2022). Analisis kebijakan perdagangan internasional. *Journal Economy and Currency Study (JECS)*, 4(1). <https://doi.org/10.51178/jecs.v4i1.358>
- Ayu, F. D., Widiati, I. A. P., & Arthanaya, I. W. (2020). Prosedur penerapan dokumen Bill of Lading dalam aktivitas ekspor-impor. *Jurnal Analogi Hukum*, 2(1). <https://doi.org/10.22225/ah.2.1.1612.22-26>
- Dermawan, B., & Deliani, M. K. (2025). Proses penerbitan Bill of Lading pada PT Bahari Eka Nusantara cabang Belawan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(1). <https://doi.org/10.54196/jme.v7i1.179>
- Gavrilov, V., Ushakov, R., Khamkhoeva, L., Kumalagov, N., & Littih, I. (2023). Comparative legal study defining the bill of lading significance in maritime transport of goods. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 376, p. 04009). EDP Sciences. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202337604009>
- Gunarsih, N. I., Rohmah, N., & Andromeda, V. F. (2023, February). Study case ICC system in the process of issuing bill of lading (B/L). In *AIP Conference Proceedings* (Vol. 2675, No. 1, p. 050003). AIP Publishing LLC. <https://doi.org/10.1063/5.0119053>
- Harto, H. (2023). Tanggung jawab pengangkut mengenai pengangkutan barang melalui laut. *Jurnal Syntax Transformation*, 4(4). <https://doi.org/10.46799/jst.v4i4.720>
- Khairandy, R. (2013). *Pokok-pokok hukum dagang Indonesia*. Yogyakarta: FH UII Press.
- Lilis, L., & Husfializa, E. (2025). Pengurusan dokumen Bill of Lading (B/L) penjual dan pembeli antar negara pada PT. Evergreen Shipping Agency Indonesia cabang Medan. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 7(1). <https://doi.org/10.54196/jme.v7i1.174>
- Nabila. (2015). Wanprestasi pada suatu Bill of Lading dalam pengangkutan barang melalui laut. *Pakuan Law Review*, 1(2). <https://doi.org/10.33751/palar.v2i1.932>
- Petronilho, F., Fonseca, H., & Zúquete, A. (2022). The state of the art of the electronic bill of lading. *F1000Research*, 11, 991. <https://doi.org/10.12688/f1000research.123856.1>
- Plomaritou, E., & Voudouris, Y. (2019). The relationships of Bill of Lading, Charterparty and other transport documents. *Journal of Economics, Management and Trade*, 1-8. <https://doi.org/10.9734/jemt/2019/v24i630182>
- Prasetio, B., & Dwinanto, R. (2011). Di mana pengaturan kerugian konsekuensial dalam hukum Indonesia. *Hukumonline*. <https://www.hukumonline.com/klinik/a/di-mana-pengaturan-kerugian-konsekuensial-dalam-hukum-indonesia--lt4da27259c45b9/>
- Purwosutjipto, H. M. N. (2000). *Pengertian pokok hukum dagang Indonesia*. Jakarta: Djambatan.

- Ramadhan, T. S., et al. (2023). Understanding the export and import process. Purbalingga: Eureka Media Aksara.
- Rani. (2014). Tinjauan yuridis fungsi konosemen dalam perjanjian pengangkutan barang di laut. *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, 6(2).
- Ridho, S., Eddy, T., & Abdullah, F. (2024, March). Bill of Lading dan electronic Bill of Lading dalam perspektif hukum nasional dan internasional. In *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi* (Vol. 3, No. 1). <https://doi.org/10.70134/pakehum.v1i1.210>
- Schiltz, Q. (2019, September). Legal compliance of the electronic Bill of Lading. In *International Conference on Digital Technologies in Logistics and Infrastructure (ICDTLI 2019)* (pp. 434-439). Atlantis Press. <https://doi.org/10.2991/icdtli-19.2019.76>
- Subekti, R. (1978). Pokok-pokok hukum perdata. Jakarta: Intermasa.
- Sutria, Y., & Nasution, D. A. N. (2021). Penanganan Bill of Lading untuk muatan curah cair di kapal asing pada PT. Usda Seroja Jaya cabang Padang. *Journal of Maritime and Education (JME)*, 3(1). <https://doi.org/10.54196/jme.v3i1.33>