

CARRIAGE OF GOODS BY SEA

AM Oktarina Counsellors at Law

Noverizky Tri Putra Pasaribu S.H. L.L.M (Adv)

FORMAL EDUCATION

- 2001 - 2003 : 1 Senior High School Matauli Pandan (Batch VII);
- 2003 - 2009 : Faculty of Law Parahyangan, Bandung, Indonesia;
- 2009 - 2010 : Gulf International Institute, Houston, Texas, USA (Best Student in His Class and Student with highest score in grade);
- 2014 - 2015 : Advanced Master's Program, European Business Law, and International at Leiden University, Netherlands. (Focus with learning European Law, in particular with Internal Markets, Freedom Service, Freedom of Person, Freedom of Incorporation, Freedom of Goods, Freedom of Capital, and Freedom of Workers, World Trade Organization (WTO) Law and Law Investment;
- 2014 – 2015 : Subject of the European Association of Law Students (ELSA) pseudo court at the World Trade Organization (WTO Law). (Only one team represents Leiden University). Recipient of an Outstanding Scholarship from the European Law Student Association (ELSA) at the University of Barcelona, Spain for WTO Trade International Law.

PROFESSIONAL AWARDS:

1. Certificate of Appreciation from the World Bank as a Contributor to Mr. Noverizky as Infrastructure Development Contributors, Benchmarking 2020;
2. Certificate of Appreciation from Benchmark Litigation Asia Pacific as Future Star, one of the 30 Most Influent Best Lawyers in Indonesia in the field of Commercial & Transaction, Construction, Family, Matrimonial, Insolvency, International Arbitration, Labor, Employment – 2018, 2019, 2020;
3. U.S. Ambassador "Joseph R. Donovan Jr." asked Mr. Noverizky Tri Putra Pasaribu to discuss the upcoming Select USA investor summit in the United States and opportunities for Indonesian companies to invest and grow their businesses in the United States - 2019;
4. Mr. Noverizky as the future star of commercial and transaction, Construction, Family and Marriage, Insolvency, International Arbitration, Labor and Litigation Employment Benchmarks – 2019;
5. World Blockchain Forum Invitation - 2019;
6. Legal Coach of Legal Drafting and Company Law and Construction Law, and Corruption Law at PT PGAS Solution, a subsidiary of Perusahaan Gas Negara (PGN) - 2019;
7. Invitation as a Career Week Resource Person at High Scope - 2018;
8. Speaker of Energy and Mineral Resources Law Training BLS FH UI - 2018;
9. Speaker on Coal Outlook Conference organized by Coal Asia and Petromindo - 2018;
10. Award Charter for participation as a SPEAKER in the Electrical Studies Public Lecture Program of the Department of Mechanical Engineering entitled "Sustainability and Optimization of New and Renewable Energy - 2018;
11. Panelists and Speakers at The 4th Mare Forum International Singapore - 2018;
12. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
13. Certificate of Participant in the International Mining and Resources Conference (IMARC) 2019;
14. Certificate of Contribution to Mr. Noverizky for the World Justice Project of Rule of Law Index 2017-2018;
15. Invitation from the Governments of Chile, Colombia, Mexico, and Peru regarding the Seminar on Pacific Alliance Trade and Investment Opportunities, organized by The Pacific Alliance - 2017;

16. Invited guests in the Leadership Talk event as distinguished guests held by The Global Growth Institute, Singapore - 2017;
17. Debs and Risk Management Speaker organized by EY - 2017;
18. Panelists and Speakers at The 8th Mare Forum International Singapore - 2016;
19. Delegation from Legal & IP, Singapore initiated by Global Confex Singapore;
20. Invitation from U.S. Commercial Service, Select USA;
21. Panelists and Speakers at the 5th Mare Forum Singapore;
22. Tax Lecturer at the Office of the Directorate General of Taxes for the West Java Region III.

OTHER POSITIONS:

1. Managing Partner of A.M Oktarina Counsellors at Law;
2. President Commissioner of PT Nove Korp Indonesia;
3. F&B owner of Mie Ayam Bang Nove;
4. President Director and CEO of PT Globo Food International or owner of El Machote Restaurant and Jakarta Coffee House branch;
5. Legal Director of PT Dovanove Akkavove Indonesia, a restaurant and catering company in Indonesia;
6. President Commissioner of PT Yureka Muda Madani, a Fintech and E-Commerce Company in Indonesia, focusing on building a new breakthrough Market Place and Investment Technology;
7. Head of Legal Cleveland Cyclewerks Indonesia, a motorcycle company from the United States engaged in the distribution of Cleveland bicycles;
8. Legal Director of PT Kato Kuliner Indonesia, a food company established under the KATO brand in Indonesia;
9. Founder of the "Harapan" project, a project established by the Ministry of Finance of the Republic of Indonesia that aims to build a new foundation for the development of the country around rural areas throughout Indonesia.

WORK EXPERIENCE

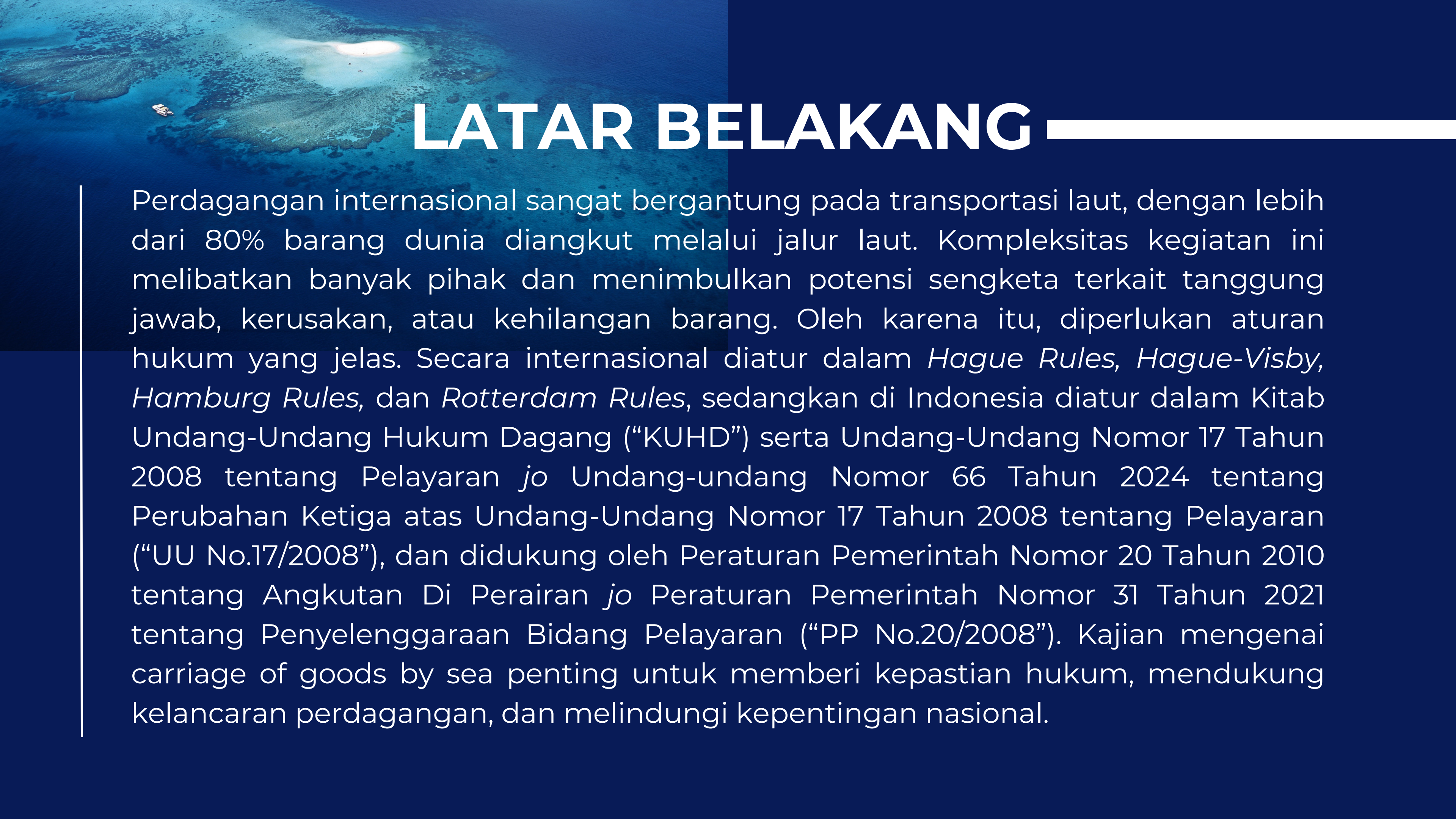
1. CALEHR & ASSOCIATES. ATTORNEYS & COUNSELOR AT LAW as Legal Assistant. Houston, Texas 77056 United States of America, within the scope of work deals with immigration cases . The place where my institution works in the USA is as follows: • Department of Homeland Security, United States of America; • Department of Labour, United States of America.
2. INTERNSHIP at DEPARTMENT OF ECONOMICS, CONSULATE GENERAL OF THE REPUBLIC OF INDONESIA in Houston, Texas, United States of America.
3. RADJIMAN BILITEA AND PARTNERS (RBP). Ex Plaza DM or Sequis Plaza, 18th floor, Jln Jend Sudirman, Jakarta, Indonesia.
4. HANAFIAH PONGGAWA AND PARTNERS (HPRP / Hapong) at BNI 46 Building, 32nd Floor and 41st Floor, Jln Jendral Sudirman, Jakarta Indonesia. As a Legal Associate for corporate teams, specifically for Mining transactions or the natural resources sector, Commercial Disputes, Commercial Corporate Transactions, Plantation Transactions, Mining Company Acquisitions.
5. PT ADIMITRA BARATAMA NUSANTARA (ABN) as Legal Supervisor. ABN is one of the largest mining companies in Indonesia that has more than 2,999 Ha of land concessions in Kalimantan and is also a company that produces coal.
6. SIMBOLON AND PARTNERS. I was initially hired as a Senior Associates, then I was appointed and offered a position as a Junior Partner for commercial and corporate transactions (ex-Senior Lawyer).
7. SEKOLAH PEMBICARA NOVERIZKY (Public Speaking School): As Owner, Coach and Speaker. Some of the events that I attended as Trainers and Speakers were located at Pelita Harapan University, Students of the Music Industry Department (Faculty of Fine Arts); Trisakti University, Student of Faculty of Law; Bandung College of Law, Faculty of Law Students, Events Book Fair; Oxford Community Debate Competition as Winner and Best Speaker.
8. PT Merdeka Cooper Gold Tbk and PT Bumi Suksesindo (BSI), as Legal Supervisors and uphill as Legal Managers. BSI is one of the largest gold mining companies in Indonesia.
9. AM Oktarina Counsellor at Law (AMO), as co-Owner, Founding Partner, Director of Operations and Chief of Operation Officer (COO). As one of the most developed law firms in Indonesia, AMO has established itself to be the most famous and reputable. Able to achieve as many achievements as possible during his five years of service. You can check it out on the www.amoktarina.co

ORGANIZATIONAL EXPERIENCE

- 2004 – Present : Member of the International Law Society
- 2004 - 2006 : Member of Academic Division of Parahyangan University;
- 2006 - 2007 : Member of Rotrek. World Organization under UNICEF;
- 2003 - 2009 : Member of HMPSIH (Law Students Association);
- 2003 - 2004 : Member of USP-UNPAR (Parahyangan Football Club);
- 2014 – 2015 : ELSA member at Leiden University;
- 2014 – 2015 : Member of World Trade Organization Moot court team;
- 2014 – 2015 : Member of Leiden Law Debate Club;
- 2014 – 2015 : Member of Indonesian Student Union (PPI) Leiden;
- 2018 – Present : Honorary Member of Benchmark Litigation Asia Pacific as one of the Dispute Resolution Star;
- 2018 – Present: Honorary Member of the Competent Contributors from the World Justice Project.

ACTIVITIES

- One of the Team Members who represented Leiden University in the WTO Moot Court (ELSA Moot Court) competition in Germany in 2015.
- Workshop on International Capital Markets, Banking and Financial Products at Leiden University for 1 Month, starting from June 1st, to June 30th, 2015.
- Winter School on Mergers and Acquisitions at Leiden University from January 12nd, to January 23rd, 2015.
- Debate competition between Parahyangan Catholic University Role: As Chief Leader in 2004, and early 2005; and also as a Vice Leadership program at the end of 2005.
- Activity Study Orientation and Campus Introduction for all new students in 2004/2005: as supervisors, security personnel and medical personnel.
- Participants of the interactive dialogue "Response to the Constitutional Court's Decision on Judicial Review of article 31 of the Advocate Law.
- Participants of the Introduction Workshop of the International Court of Justice of the Parahyangan International Law Society.
- Student representative class of 2003 class of 2003 as Resource Person and Public Speaker at the Parahyangan Internal Organization, Faculty of Law, Parahyangan.
- Leader Maker and Public Speaker of the Parahyangan Internal Organization class of 2003 class of 2005 at the Parahyangan Faculty of Law.
- Leader Maker and Public Speaker Guide of Parahyangan Internal Organization in 2006 until now at the Faculty of Law Parahyangan.
- Guest Speaker and Public Speaker of STHB Book Exhibition (Sekolah Tinggi Hukum Bandung) "Analysis of Organizational Culture among Gie Movie Students" in 2007.
- Rotrek Organization representative in "1000 signatures of UNICEF health programs to help people in Africa and India" in 2007.



LATAR BELAKANG

Perdagangan internasional sangat bergantung pada transportasi laut, dengan lebih dari 80% barang dunia diangkut melalui jalur laut. Kompleksitas kegiatan ini melibatkan banyak pihak dan menimbulkan potensi sengketa terkait tanggung jawab, kerusakan, atau kehilangan barang. Oleh karena itu, diperlukan aturan hukum yang jelas. Secara internasional diatur dalam *Hague Rules*, *Hague-Visby*, *Hamburg Rules*, dan *Rotterdam Rules*, sedangkan di Indonesia diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”) serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran jo Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU No.17/2008”), dan didukung oleh Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Di Perairan jo Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (“PP No.20/2008”). Kajian mengenai carriage of goods by sea penting untuk memberi kepastian hukum, mendukung kelancaran perdagangan, dan melindungi kepentingan nasional.

LEGAL BASIS

- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”)
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *jo* Undang-undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU No.17/2008”)
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan *jo* Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (“PP No.20/2008”)
- Hague Rules (1924) (“Hague Rules”)
- Hague-Visby Rules (1968) (“Hague-Visby Rules”)
- Hamburg Rules (1978) (“Hamburg Rules”)
- Rotterdam Rules (2009) (“Rotterdam Rules”)



POKOK PEMBAHASAN

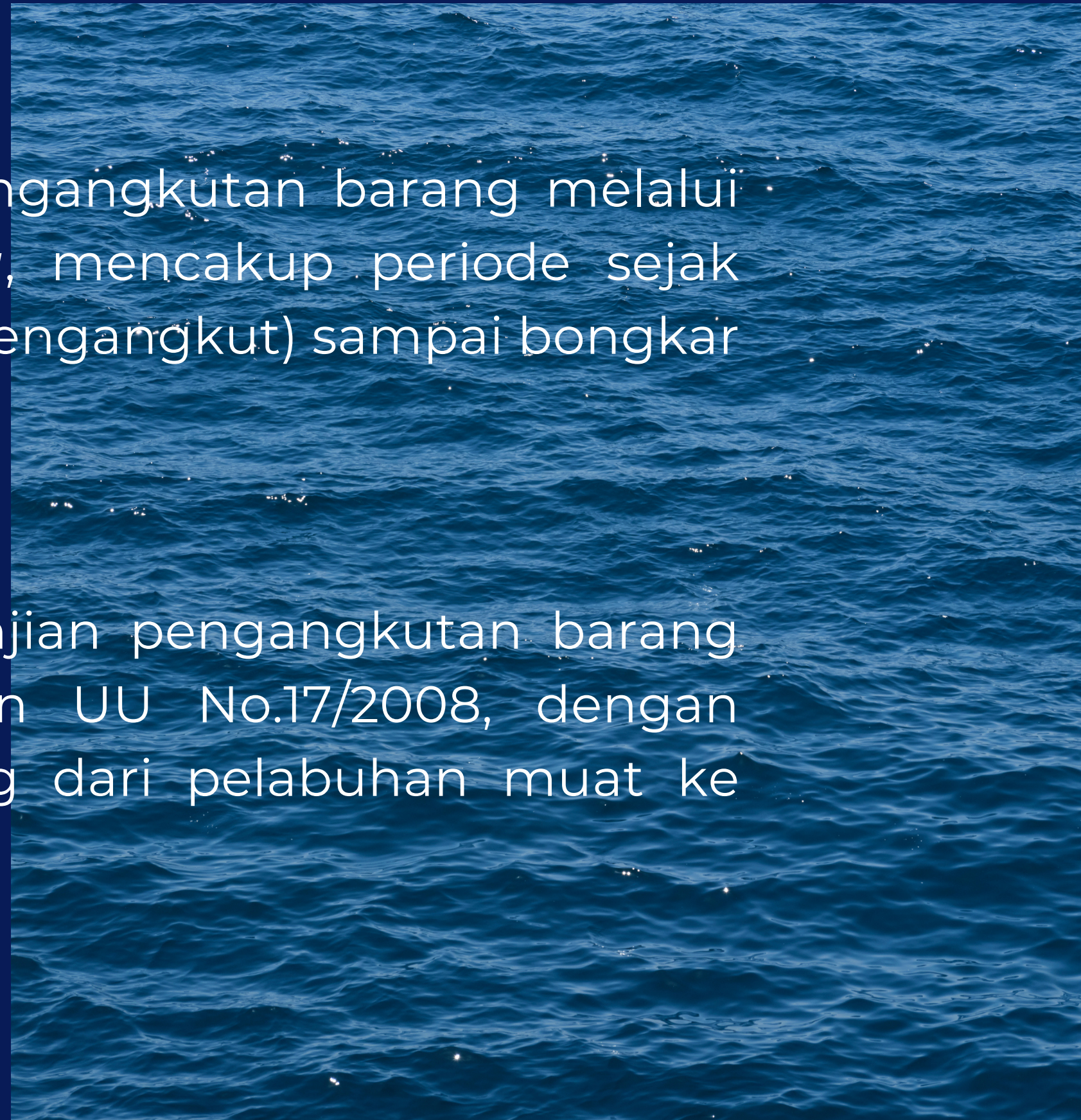
1. Bill of Lading

2. Hague-Visby Rules & Rotterdam Rules



DEFINISI CARRIAGE OF GOODS BY SEA

- Menurut Hukum Internasional
Carriage of Goods by Sea adalah kontrak pengangkutan barang melalui laut yang dibuktikan dengan *Bill of Lading*, mencakup periode sejak barang berada di bawah penguasaan carrier (pengangkut) sampai bongkar di pelabuhan tujuan.
- Menurut Hukum Indonesia
Carriage of Goods by Sea merupakan perjanjian pengangkutan barang melalui laut yang diatur dalam KUHD dan UU No.17/2008, dengan kewajiban carrier untuk mengangkut barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan dengan selamat.



TANGGUNG JAWAB SHIPPER DAN CARRIER DALAM CARRIAGE OF GOODS BY SEA

1. Tanggung Jawab Shipper (Pengirim Barang)

Shipper bertanggung jawab untuk:

- Menyerahkan barang dalam kondisi layak angkut sesuai jenis dan karakteristiknya.
- Memberikan informasi lengkap dan akurat mengenai barang yang dikirim, termasuk barang berbahaya atau khusus.
- Mengemas barang secara aman agar tidak menimbulkan kerusakan selama pengangkutan.
- Membayar freight/ongkos angkut sesuai perjanjian kontrak pengangkutan.
- Mematuhi aturan hukum dan regulasi terkait pengangkutan barang, baik nasional maupun internasional.

2. Tanggung Jawab Carrier (Pengangkut/Perusahaan Pelayaran)

Carrier bertanggung jawab untuk:

- Menyediakan kapal yang layak laut dan memenuhi standar keselamatan.
- Mengangkut barang sesuai dengan kontrak pengangkutan (Bill of Lading).
- Menjaga barang agar tetap aman selama perjalanan laut, mulai dari penerimaan hingga penyerahan di pelabuhan tujuan.
- Mematuhi aturan hukum dan regulasi nasional maupun internasional terkait pengangkutan laut.
- Memberikan tanda terima barang (Bill of Lading) sebagai bukti pengangkutan.

CONTOH CASE DISPUTE ANTARA SHIPPER DAN CARRIER

Sebuah perusahaan eksportir kopi di Indonesia (*shipper*) mengirimkan 5 (lima) kontainer kopi ke pembeli di Jerman. Barang dikirim melalui *carrier* dengan rute Pelabuhan Tanjung Priok – Pelabuhan Hamburg. Dalam *bill of lading* tercantum bahwa:

- Barang dikirim dalam kondisi “*clean on board*” (bersih di atas kapal).
- *Carrier* bertanggung jawab atas kerusakan barang kecuali kerusakan yang disebabkan oleh “*excepted perils*” (bahaya yang dikecualikan) sesuai Hague-Visby Rules.

Sesampainya di Hamburg, sebagian besar karung kopi basah dan rusak karena air laut yang masuk melalui ventilasi kontainer selama perjalanan. Atas hal tersebut *shipper* menuntut ganti rugi penuh kepada *carrier*, dengan alasan kerusakan terjadi selama pengangkutan. Sedangkan *carrier* menolak tuntutan tersebut dengan alasan bahwa kerusakan tersebut termasuk “*perils of the sea*” (bahaya laut) yang dikecualikan dalam Hague-Visby Rules.

Apakah kerusakan barang akibat masuknya air laut ke dalam kontainer dapat dianggap sebagai “*perils of the sea*” sehingga *carrier* terbebas dari tanggung jawab?

Apakah kerusakan barang akibat masuknya air laut ke dalam kontainer dapat dianggap sebagai “*perils of the sea*” sehingga *carrier* terbebas dari tanggung jawab?

- Sebagaimana tercantum dalam Pasal IV Hague-Visby Rules yang menyatakan bahwa *carrier* tidak bertanggung jawab jika kerusakan disebabkan oleh *perils of the sea*, yaitu bahaya laut yang luar biasa dan tidak dapat diperkirakan.
- Namun, *carrier* tetap berkewajiban untuk menyediakan kapal yang *seaworthy* (layak laut) dan memastikan ventilasi dan penataan kontainer aman.
- Maka jika kerusakan terjadi karena ventilasi tidak ditutup dengan baik atau karena kelalaian kru dalam menjaga kontainer, dapat disimpulkan bahwa hal tersebut bukan merupakan *perils of the sea*, melainkan *negligence of carrier* (kelalaian pengangkut/perusahaan pelayaran).

Setelah investigasi independen, ditemukan bahwa ventilasi kontainer tidak dipastikan tertutup rapat sebelum berlayar, sehingga air laut masuk saat badai. Hal ini dikategorikan sebagai kelalaian *carrier* dalam memastikan keselamatan muatan. Berdasarkan Hague-Visby Rules, *carrier* wajib bertanggung jawab dan mengganti kerugian kepada *shipper*.

Dispute ini menunjukkan pentingnya kehati-hatian *carrier* dalam menjaga kondisi muatan, pemahaman *shipper* tentang haknya untuk menuntut ganti rugi, dan peran *bill of lading* dan *international rules* sebagai dasar penyelesaian sengketa.

BILL OF LADING

Bill of Lading atau konosemen adalah surat yang berisi pernyataan pengangkut bahwa ia telah menerima barang tertentu, serta memuat maksud untuk mengangkut barang tersebut ke tempat tujuan dan menyerahkannya kepada orang yang ditunjuk sesuai perjanjian yang disepakati. Dokumen ini berfungsi sebagai bukti pengiriman, bukti kepemilikan barang, dan bukti adanya perjanjian pengangkutan. (Vide Pasal 506 KUHD)



CONTOH BILL OF LADING

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING			
Shipper PT. KAIZEN AGRO PERSADA JL. JATI NO.4, DRAMAGA, BOGOR INDONESIA, 16680		B/L No. SPL1600002	
Consignee ALPHA CORPORATION 1 DONG 235, 131 SAEBYEOK-RO, SASANG-GU BUSAN, KOREA TEL : +82 10 5582 4021		SPL-Logistics GRAHA PRATAMA LT. 7 JL. M.T. HARYONO KAV. 15 JAKARTA 12810, INDONESIA TELP : (021) 83793806 FAX : (021)83793832	
Notify Party SAME AS CONSIGNEE		Delivery Agent ANS PLUS CO.,LTD ADDR.: 3FLOOR 266, SINGIL-RO YEONGDEUNGPO-GU SEOUL, KOREA TEL :82-2-323-6552/ FAX :82-2-323-6553	
Pre-Carriage By	Place Of Receipt JAKARTA, INDONESIA		
Ocean Vessel/Voyage GREEN ACE V.0104N	Port Of Loading TANJUNG PRIOK, JAKARTA		
Port Of Discharge BUSAN, KOREA	Port Of Destination BUSAN, KOREA		
Marks and Numbers	Description Of Goods	Gross Weight	Measurement
SAID TO CONTAIN :			
111 CARTONS OF:		1,014.54 KGS	4.4760 CBM
SEGUT BUMBU MASAKAN INDONESIA		N.W :	
- 71 CTN BUMBU RICA-RICA		959.04 KGS	
- 40 CTN BUMBU BALI DAGING/TELUR			
CONTAINER/SEAL NO : TGHU6207610/HAS846480/40"HC		SHIPPED ON BOARD : JANUARY 06, 2016	
TERMS : CFS/CFS			
Freight COLLECT		No. of Original B/L 3 (Three)	Payable At DESTINATION
FREIGHT AND CHARGES REVENUE TONS RATE PER	PREPAID	COLLECT	Received by the Carrier/Shadow from the shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated here in, the goods, or the container (s) or package (s) said to contain the cargo here in mentioned to be carried subject to all the terms and conditions provided for on the face and back of this Bill of Lading by the vessel named here in or any substitute at the Carrier's option and or other means of transport, from the place of receipt or the port of loading to the port of discharge or the place of delivery shown here in and there to be delivered unto order of assigns. In accounting this Bill of Lading, the Merchant agrees to be bound by all the stipulations exceptions, terms and conditions on the face and back here of, wheter written, typed, stamped or printed, as fully as if signed by the Merchant, and local custom or privilege to the contrary not with standing, and agrees that all agreements or freight engagements for and in connection with the carriage of goods are superseded by this Bill of Lading. In witness where of, the undersigned, on behalf of PT. SARANA PUBLIC LOGISTIC has signed three (3) Bill (s) of Landing stated above, all of this tenor and date one of which being accomplished the others to stand void
		CARRIER PT. SARANA PUBLIC LOGISTIC	
		BY JAKARTA, JANUARY 6, 2016 DATE & PLACE ISSUED AUTHORIZED REPRESENTATIVE	

Bill of Lading		Ship Date September 13, 2021
Ship From		Bill of Lading Number: 270999007223
Example Pick Up Company 123 Pick Up Street Vancouver, BC V5K 0A4, Canada Location Type: Business without Dock or Forklift (123) 456-7890 (Example Pick Up Contact) Pickup Hours: 9:00AM to 5:00PM CIDM: N/A Special Handling: Protected From Freezer		B/L barcode can be placed here
Ship To		
Example Delivery Company 123 Delivery Street Toronto, ON M1S 5A1, Canada Location Type: Business with Dock or Forklift (123) 456-7890 (Example Consignee) Delivery Hours: 9:00AM to 5:00PM CIDM: N/A Special Handling: N/A		Carrier Name: EXAMPLE CARRIER Trailer Number: Seal Number(s):
Third Party Freight Charges Bill To:		AWB Number: N/A Quoted: N/A Customer PO#: N/A
Freightline Logistics Inc. 405 - 55 Water Street, Office 4000 Vancouver, BC V6B 1A1 604-696-4870		Freight Charges Type: (prepaid unless otherwise marked) ☐ Prepaid ☐ Collected ☒ 3rd Party ☐ Master B/L with underlying B/Ls
Special Instructions		Please note: Email carrier invoices, B/L, POD, any additional document to accounts@freightline.com. Additional accessories MUST be approved by Freightline. Dispatch at email dispatch@freightline.com or call (800) 996-4870 Ext. 2
- Shipper: Please call 15 minutes before pickup		

CODE NAME : "CONGENBILL", EDITION 1994		Page 2
Shipper PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTIC,Tbk		01/MRS-GLOBE/I-2017 Reference No.
BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER PARTIES		
Consignee TO ORDER OF SHIPPER PT.ENERGI SAMUDRA LOGISTIC,Tbk		
Notify address PT. ENERGI SAMUDRA LOGISTIC,Tbk		
Vessel TB. OCEANIC 03 BG. VOYAGER 3003	Port of loading SEI KAYAN, TANJUNG SELOR, KALIMANTAN UTARA, INDONESIA	
Port of discharge TRANSHIPMENT TO MV. STAR GLOBE		
Shipper's description of goods Coal In Bulk		Gross weight 7,216.34
(of which ALL CARGO on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)		
Freight payable as per CHARTER-PARTY DATED..... FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight : Time used for loadingdays.....hours.		S H I P P E D at the Port of loading in apparent good order and Condition on board the Vessel for carriage to the Port of specified above. Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents, and value unknown. IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLOAF
Freight payable at THREE (3)		Place and date of issue SEI KAYAN, 27 DESEMBER 2016 Signature ON BEHALF OF MASTER
Printed and sold by Fr. G. Knudtzons Boghrykerei A/S, 8 Toldbodgade, DK-1253 Copenhagen K. Telefax + 4533931184 by authority of The Baltic and International Maritime Council (BIMCO), Copenhagen.		

FUNGSI BILL OF LADING (KONOSEMEN):

- **Bukti Penerimaan Barang**, dokumen ini menjadi bukti tertulis bahwa pengangkut (perusahaan pelayaran) telah menerima barang dari *shipper* (pengirim).
- **Bukti Kepemilikan Barang**, *Bill of lading* juga menunjukkan siapa pemilik sah atas barang yang sedang diangkut dan dapat digunakan untuk mengalihkan hak kepemilikan barang.
- **Bukti Kontrak Pengangkutan**, dokumen ini merupakan kontrak antara pengirim dan pengangkut mengenai pengangkutan barang, yang mencakup rincian seperti jenis barang, asal dan tujuan pengiriman, serta pelabuhan.



JENIS-JENIS BILL OF LADING

1. Berdasarkan Status Muatan

- Shipped Bill of Lading, berarti barang sudah dimuat ke kapal dan menjadi bukti kuat pengiriman.
- Received for Shipment Bill of Lading, berarti barang diterima carrier namun belum dimuat merupakan bukti penerimaan awal.

2. Berdasarkan Kondisi Barang

- Clean Bill of Lading, berarti barang dalam kondisi baik, biasanya merupakan persyaratan Letter of Credit.
- Claused/Foul Bill of Lading, berarti ada catatan kerusakan atau ketidaksesuaian.

3. Berdasarkan Alih Hak (Negotiability)

- Straight Bill of Lading, berarti digunakan untuk penerima tertentu (non-negotiable).
- Order Bill of Lading, berarti dapat dialihkan dengan endosemen (negotiable).
- Bearer Bill of Lading, berarti dialihkan cukup dengan menyerahkan dokumen.

4. Berdasarkan Cara Pengiriman

- Through Bill of Lading, berarti pengangkutan dengan lebih dari satu kapal atau moda transportasi.
- Multimodal/Combined Transport Bill of Lading, berarti pengangkutan melalui laut dan moda lain (darat/udara).
- Charter Party Bill of Lading, berarti diterbitkan sesuai kontrak sewa kapal.



CARRIAGE OF GOODS BY SEA BERDASARKAN REGULASI INTERNASIONAL

- **Hague Rules & Hague-Visby Rules**, adalah aturan hukum internasional yang mengatur pengangkutan barang melalui laut, yang menetapkan hak dan kewajiban antara pemilik barang dan pengangkut. *Hague Rules* adalah konvensi asli tahun 1924, sedangkan *Hague-Visby Rules* adalah amandemen tahun 1968 dari aturan asli tersebut, yang membawa perubahan untuk mengatasi masalah yang timbul selama 44 tahun penerapan aturan awal.
- **Hamburg Rules**, adalah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Pengangkutan Barang melalui Laut yang menetapkan rezim hukum seragam untuk hak dan kewajiban pengirim, pengangkut, dan penerima barang dalam kontrak pengangkutan barang melalui laut, dengan dasar pertanggungjawaban pengangkut yang lebih luas dibandingkan aturan sebelumnya dan bertujuan menciptakan keseragaman hukum internasional.
- **Rotterdam Rules** (secara resmi adalah Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Pengangkutan Barang Melalui Laut 2008), adalah sebuah konvensi internasional yang menetapkan aturan hukum yang seragam mengenai hak dan kewajiban pihak-pihak dalam kontrak pengangkutan barang melalui laut, dan menggantikan Konvensi Brussels 1924 serta revisinya. Bertujuan untuk mengatur tentang modernisasi kontrak laut dan dokumentasi elektronik.

HAGUE RULES & HAGUE-VISBY RULES

Dalam ketentuan internasional mengenai pengangkutan barang laut, diatur secara tegas dalam *Hague Rules*, yang mana perlu diketahui bahwa:

- *Carrier* wajib, sebelum dan pada awal pelayaran, melaksanakan kehati-hatian yang layak (*due diligence*), yang meliputi kewajiban untuk memastikan kapal dalam keadaan layak laut, dilengkapi awak kapal dan perlengkapan yang memadai, serta menyiapkan palka dan ruang penyimpanan agar aman bagi barang yang diangkut (*Vide Pasal III ayat 1 Hague Rules*).
- Selain itu, *carrier* juga diwajibkan untuk memuat, menangani, menyusun, mengangkut, menjaga, merawat, dan membongkar barang dengan baik dan hati-hati (*Vide Pasal III ayat 2 Hague Rules*).

Terdapat aturan tambahan pada *Hague-Visby Rules* mengenai tanggung jawab *carrier* terkait kerugian atau kerusakan barang, yaitu sebagai berikut:

- Kecuali *shipper* telah menyatakan sifat dan nilai barang dalam *Bill of Lading* sebelum pengapalan, *carrier* maupun kapal tidak bertanggung jawab atas kerugian atau kerusakan barang melebihi batas 666,67 (*Enam ratus enam puluh enam koma enam tujuh*) unit akun per paket atau 2 (dua) unit akun per kilogram berat kotor barang yang hilang atau rusak, mana yang lebih tinggi (*Vide Pasal IV bis ayat 5*).

HAMBURG RULES

Pengangkutan barang melalui laut diatur secara komprehensif diatur pada *Hamburg Rules*, aturan ini memberikan kepastian hukum dengan menetapkan bahwa:

- Carrier bertanggung jawab atas setiap kerugian, kerusakan, atau keterlambatan pengiriman barang selama periode pengangkutan, kecuali ia dapat menunjukkan bahwa seluruh tindakan pencegahan yang wajar telah diambil untuk menghindari kerugian tersebut (*Vide Pasal 5 ayat 1 Hamburg Rules*).
- Lebih jauh, Hamburg Rules menegaskan bahwa keterlambatan dalam penyerahan barang merupakan tanggung jawab *carrier*, dengan ketentuan ganti rugi maksimal sebesar 2,5 (*dua koma lima*) kali ongkos angkut atau tidak lebih dari jumlah ongkos angkut penuh untuk barang yang bersangkutan (*Vide Pasal 5 ayat 6 Hamburg Rules*).
- Ruang lingkup pertanggungjawaban *carrier* disini mencakup periode sejak barang diterima di pelabuhan muat hingga barang diserahkan di pelabuhan tujuan, sehingga memberikan perlindungan yang lebih luas bagi pemilik barang (*Vide Pasal 5 ayat 1 Hamburg Rules*).



ROTTERDAM RULES

Dalam hukum internasional modern, mekanisme pengangkutan barang melalui laut diatur dalam *Rotterdam Rules*. Penting diketahui ketentuan sebagai berikut:

- Bahwa *carrier* bertanggung jawab atas kerugian, kerusakan, atau keterlambatan penyerahan barang yang terjadi selama masa pengangkutan, kecuali jika *carrier* dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan akibat kelalaian atau kesalahannya (*Vide Pasal 17 Rotterdam Rules*).
- Selain itu, *carrier* wajib melaksanakan kewajiban kehati-hatian (*due diligence*) untuk menjaga agar kapal tetap layak laut, termasuk dalam aspek peralatan, pengawakan, serta kesiapan ruang muat barang sepanjang masa pengangkutan (*Vide Pasal 14 Rotterdam Rules*).
- *Carrier* juga memiliki kewajiban untuk menjaga, merawat, dan menyerahkan barang sesuai dengan ketentuan kontrak pengangkutan, serta bertanggung jawab atas keterlambatan kecuali jika dapat dibuktikan adanya keadaan yang berada di luar kendalinya (*Vide Pasal 21 Rotterdam Rules*).



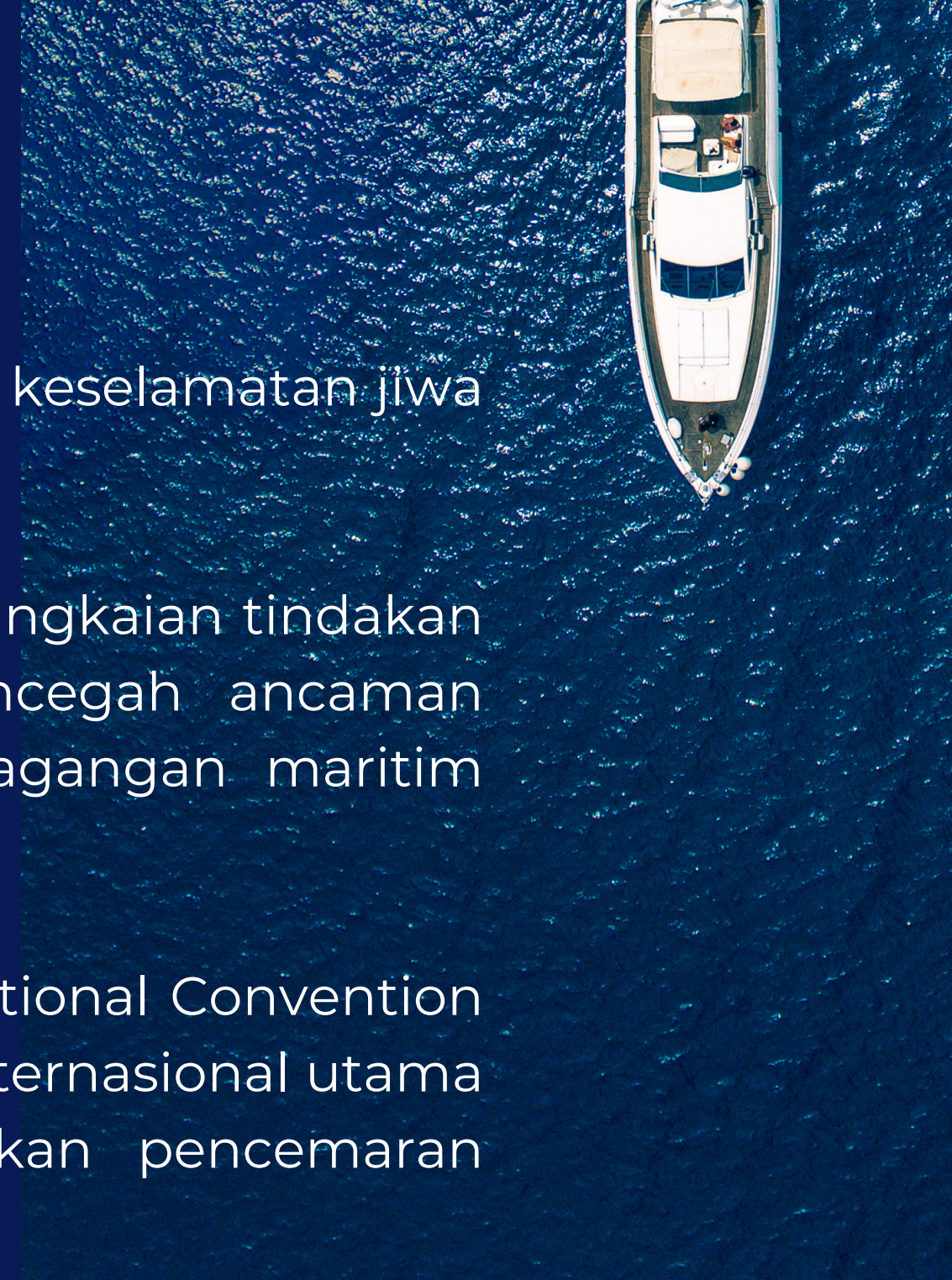
PERBEDAAN HAGUE RULES, HAMBURG RULES, DAN ROTTERDAM RULES

- Hague Rules dan Hague-Visby Rules, fokus pada perlindungan *carrier* dengan tanggung jawab yang terbatas pada periode *tackle to tackle* atau dari barang dimuat hingga dibongkar di kapal. *Carrier* memiliki banyak pengecualian, seperti kesalahan awak kapal atau bahaya laut, dan batas tanggung jawab ditetapkan secara spesifik.
- Hamburg Rules lebih berpihak pada *shipper*, dengan memperluas tanggung jawab *carrier* dari penerimaan barang hingga penyerahan di pelabuhan tujuan (*door-to-door*), termasuk kerugian, kerusakan, dan keterlambatan pengiriman, serta menghapus banyak pengecualian yang ada dalam *Hague Rules*.
- Rotterdam Rules merupakan regulasi modern yang mengatur pengangkutan *door-to-door* dan multimodal, memperluas tanggung jawab *carrier* hingga transportasi darat terkait, mengakomodasi penggunaan dokumen elektronik (*e-Bill of Lading*), dan memberikan fleksibilitas kontraktual melalui *volume contract*.

Perbedaan ini menunjukkan evolusi hukum pengangkutan laut dari proteksi *carrier*, menuju keseimbangan antara *shipper* dan *carrier*, hingga regulasi modern yang mendukung efisiensi dan digitalisasi.

REGULASI INTERNASIONAL

- *Safety Of Life At Sea (“SOLAS”)*, merupakan perjanjian internasional tentang keselamatan jiwa di laut yang ditetapkan oleh Organisasi Maritim Internasional (“IMO”).
- *International Ship and Port Facility Security Code (“ISPS Code”)* adalah serangkaian tindakan keamanan internasional yang dirancang untuk mendeteksi dan mencegah ancaman keamanan terhadap kapal, fasilitas pelabuhan, dan kargo dalam perdagangan maritim internasional.
- Konvensi Internasional untuk Pencegahan Pencemaran dari Kapal (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) (“MARPOL”), sebuah peraturan internasional utama di bawah naungan IMO yang bertujuan mencegah dan meminimalkan pencemaran lingkungan laut akibat operasi atau kecelakaan kapal.
- International Maritime Dangerous Goods Code (“IMDG”) & International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (“IMSBC”) adalah dua kode internasional yang dikeluarkan oleh IMO untuk mengatur keselamatan transportasi maritim dan untuk mencegah masalah pengangkutan barang berbahaya dan curah kering.



CARRIAGE OF GOODS BY SEA BERDASARKAN REGULASI INDONESIA

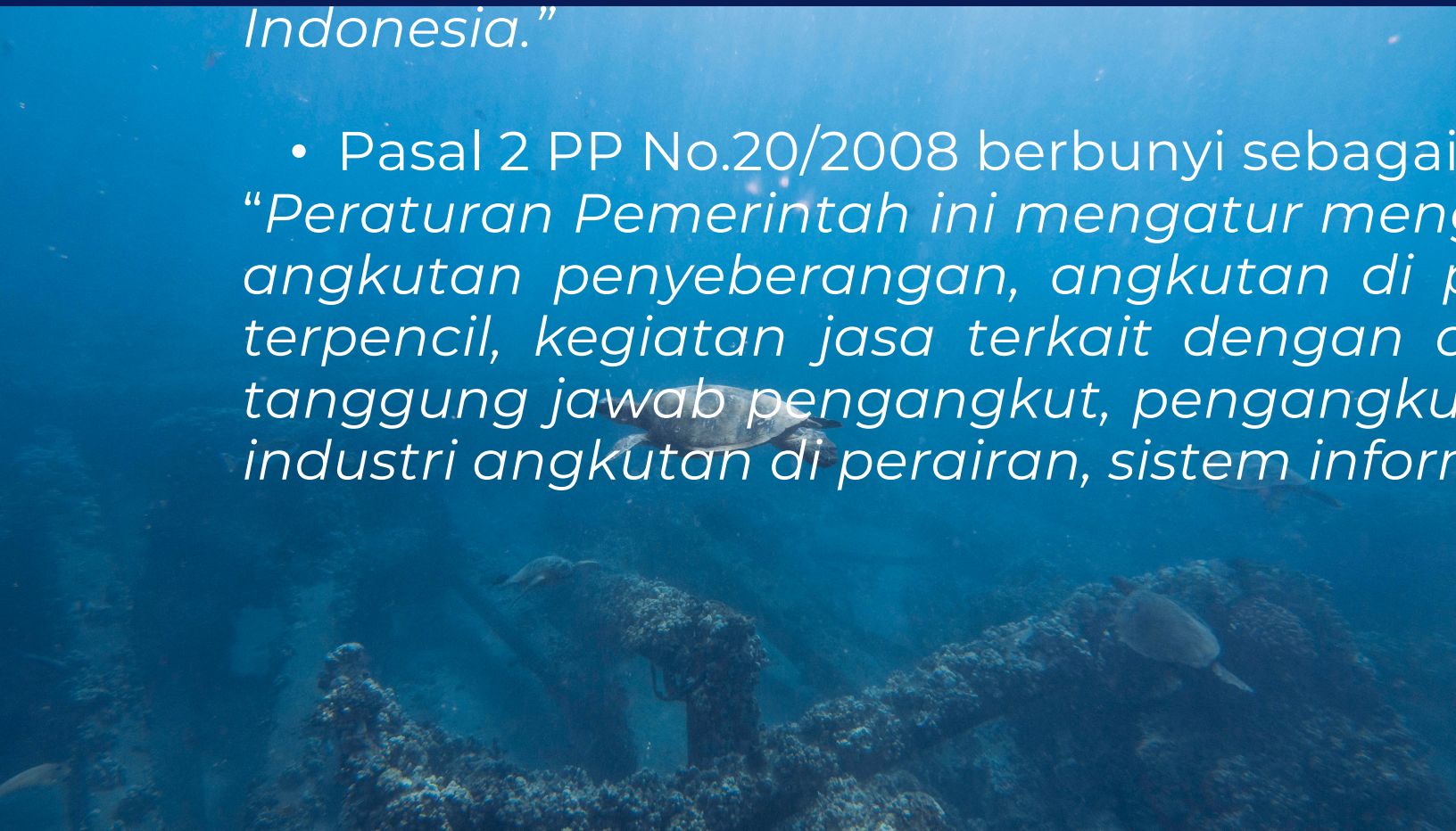
Di Indonesia, pengangkutan barang melalui laut diatur oleh beberapa regulasi nasional untuk memberikan kepastian hukum dan keselamatan bagi semua pihak yang terlibat. Seperti KUHD, pada Bab V, Pasal 468–520, yang mengatur perjanjian pengangkutan barang, hak dan kewajiban pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*), serta tanggung jawab carrier atas barang yang diangkut.

Selain itu, UU No.17/2008 tentang Pelayaran, sebagaimana Pasal 1 angka 9 & 17, mengatur kegiatan angkutan barang dan/atau penumpang dengan kapal di perairan Indonesia. Undang-undang ini juga menekankan bahwa pengangkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan pelayaran berbendera Indonesia. Dan untuk mendukung keselamatan, Pemerintah menetapkan PP No.20/2010 tentang Keselamatan Pelayaran guna untuk menetapkan standar kelaiklautan kapal dan prosedur keselamatan dalam pengangkutan barang.



Pelayaran memiliki peran strategis dalam mendukung perdagangan, transportasi, dan keamanan maritim suatu negara. Di Indonesia, kegiatan pelayaran diatur secara menyeluruh untuk memastikan angkutan laut berjalan aman, efisien, dan sesuai dengan kedaulatan nasional. Regulasi ini mencakup aspek angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan, keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Sebagaimana tercantum dalam UU NO.17/2008 dan PP No.20/2008 yaitu:

- Pasal 1 ayat 1 UU No.17/2008 berbunyi sebagai berikut:
“Pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”
- Pasal 9 ayat 1 UU No.17/2008 berbunyi sebagai berikut:
“Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh Awak Kapal berkewarganegaraan Indonesia.”
- Pasal 2 PP No.20/2008 berbunyi sebagai berikut:
“Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai kegiatan angkutan laut, angkutan sungai dan danau, angkutan penyeberangan, angkutan di perairan untuk daerah masih tertinggal dan/atau wilayah terpencil, kegiatan jasa terkait dengan angkutan di perairan, perizinan, penarifan, kewajiban dan tanggung jawab pengangkut, pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya, pemberdayaan industri angkutan di perairan, sistem informasi angkutan di perairan, dan sanksi administratif.”



CRITICAL REFLECTION

- ❑ Regulasi pengangkutan barang laut berfokus pada perlindungan terhadap hak dan kewajiban baik pengangkut maupun pemilik barang. Namun, masih terdapat perbedaan interpretasi di berbagai yurisdiksi, yang dapat menimbulkan ketidakpastian hukum.
- ❑ Setiap aturan membawa keuntungan sekaligus keterbatasan. Misalnya, Hague Rules memberikan kepastian bagi carrier, tetapi dinilai kurang adil bagi cargo owner. Sebaliknya, Hamburg Rules lebih berpihak pada pemilik barang, namun adopsinya terbatas.
- ❑ Dalam praktik perdagangan global, pemilihan hukum yang berlaku sering kali mengikuti posisi tawar menawar kontrak, bukan semata aturan yang dianggap paling adil. Hal ini memperlihatkan gap antara teori hukum maritim dan realitas bisnis internasional.



KESIMPULAN

- Dalam mekanisme Carriage of Goods by Sea, maka keberlakuan hukum akan bergantung pada perjanjian para pihak serta regulasi yang digunakan, baik merujuk pada hukum nasional Indonesia maupun konvensi internasional seperti Hague-Visby Rules dan Rotterdam Rules;
- Perihal Bill of Lading, dokumen ini bukan hanya bukti penerimaan barang, tetapi juga berfungsi sebagai dokumen kepemilikan serta kontrak pengangkutan yang memiliki kekuatan hukum mengikat, sehingga menimbulkan hak dan kewajiban bagi shipper maupun carrier;
- Tanggung jawab shipper dan carrier dalam pengangkutan laut merupakan aspek penting yang telah diatur secara rinci, baik dalam hukum nasional maupun konvensi internasional, dengan tujuan melindungi kepentingan kedua belah pihak;
- Secara keseluruhan, keberadaan regulasi nasional dan internasional dalam Carriage of Goods by Sea adalah untuk menciptakan kepastian hukum, menjamin keamanan perdagangan maritim, serta mendorong kelancaran arus barang lintas negara.

THANKYOU



partner@amoktarina.net



www.amoktarina.net

