

# MENGENAL KONOSEMEN SEBAGAI SUATU DOKUMEN PENGANGKUTAN LAUT

R.T. Sutantya R. Hadhikusuma\*

## ABSTRACT

In a sea transportation, a consignment or bill of lading is a very important document, it is not only as a proof of cargo delivery, an agreement of transporting the cargo, cargo ownership but a marketable securities as well. Yet it can not be used to make the cargo outside at the destination harbour.

**Kata Kunci: Pengangkutan Laut, Konosemen.**

## I. PENDAHULUAN

Pengangkutan memegang peran penting di dalam menghubungkan suatu daerah dengan daerah lain pada satu wilayah negara atau untuk menghubungkan wilayah negara yang satu dengan wilayah negara lain. Selain peran sebagai transportasi perhubungan, pengangkutan dalam suatu kegiatan bisnis mempunyai peran penting untuk sarana pendistribusian suatu barang/produk, dari produsen kepada para konsumen. Pengangkutan tersebut dapat diselenggarakan melalui darat, laut, maupun udara. Dalam tulisan ini penulis hanya akan membatasi pada bahasan pengangkutan melalui laut.

Dari optik hukum, terselenggaranya pengangkutan melalui laut adalah karena adanya suatu perjanjian antara pihak pengangkut (*carrier*) dengan pihak pengirim (*shipper*) atau penumpang (*passenger*). Sebagai suatu perjanjian, maka perjanjian pengangkutan melalui laut pada prinsipnya juga bersifat konsensual sesuai dengan Pasal 1338 jo. Pasal 1320 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (disingkat KUHPerd). Sifat konsensual dari perjanjian pengangkutan melalui laut ini mengandung arti bahwa dengan adanya kata sepakat di antara para pihak, sejak itulah perjanjian pengangkutan terjadi dan pengangkutan dapat diselenggarakan.

---

\*Staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta.

Sejak kata sepakat tersebut timbullah kewajiban dan hak yang timbal balik di antara pengangkut dan pengirim atau penumpang. Dalam penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut, adanya kesepakatan dalam perjanjian pengangkutan tersebut dapat dibuktikan dengan Konosemen (*Bill of Lading*). Landasan hukum penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut ini meskipun sudah ada Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, yang merupakan produk hukum nasional, namun Kitab Undang-undang Hukum Dagang (disingkat KUHD) masih dipergunakan. Selain itu dipergunakan juga dua konvensi yang erat hubungannya dengan KUHD, yaitu: *The Hague Rules 1924 (International convention for the unification of certain rules of law to bill of lading)* dan *The Hamburg Rules 1978 (United convention on the carriage of goods by sea)*.

## II. PERJANJIAN PENGANGKUTAN BARANG

### A. Pengertian-pengertian

Pengertian perjanjian pengangkutan melalui laut tidak diberi batasan oleh KUHD. Meskipun demikian dari Buku Kedua Bab Kelima A KUHD pada Pasal 466, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa terjadinya pengangkutan itu karena adanya suatu perjanjian.

Sementara itu, di dalam *Article 1 b the Hagues Rules 1924* disebutkan:

“Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by bill of lading or any similar document of title, in so far as such document related to the carriage of goods by sea. Including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under a pursuant to a charter party from the moment at which such instrument regulates the relations between a carrier and holder of the same.

Menurut pasal tersebut, perjanjian pengangkutan (*contract of carriage*) berlaku hanya untuk perjanjian pengangkutan yang dilindungi *bill of lading* (B/L) atau dalam bentuk dokumen lain sepanjang dokumen tersebut ada sangkut-pautnya dengan pengangkutan barang melalui laut. Ini juga berlaku untuk setiap B/L atau setiap macam dokumen seperti carter partai (Soedjono, 1991: 6).

Kemudian dalam *Article 1 (6) The Hamburg Rules 1978* disebutkan arti pengangkutan laut, yakni:

## MENGENAL KONOSEMEN SEBAGAI SUATU DOKUMEN PENGANGKUTAN LAUT

“Contract of carriage by sea” means any contract where by the carrier under takes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to by a contract of carriage by sea for the purpose of this convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

Dari rumusan tersebut dapat diketahui bahwa perjanjian pengangkutan melalui laut (*contract of carriage by sea*) memberi kewajiban kepada pengangkut untuk melaksanakan pengangkutan melalui laut dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya dan terhadap pelaksanaan pengangkutan barang muatan tersebut pengangkut berhak atas pembayaran/upah angkutan. Menurut *The Hamburg Rules 1978*, perjanjian pengangkutan melalui laut dapat dianggap ada dalam segala bentuk perjanjian selama itu ada hubungannya dengan pengangkutan melalui laut (Soedjono, 1991: 6).

Demikian pula halnya dengan barang, KUHD juga tidak memberikan batasan pengertiannya. Meskipun demikian dalam *The Hague Rules 1924* Pasal 1 huruf c, ditemukan batasan pengertian tentang barang (*goods*) yaitu “*Goods*” includes goods wares, merchandise and articles of every kind whatever, except five animals and cargo is stated being carried on deck and is so carried, yang terjemahkan ke dalam bahasa Indonesia menjadi “Barang adalah segala jenis barang dan barang-barang dagangan, kecuali binatang hidup dan muatan yang diangkut di atas dek dan yang senyatanya dimuat di atas dek” (Soedjono, 1991: 3).

Sementara itu, dalam *Article 1 (5) The Hamburg Rules 1978*, barang diartikan dengan “*Goods*” includes live animals, where the goods are consolidated in a container, pallet or similar articles of transport or where there are packed, “*goods*” includes such articles of transport or packing if supplied by the shipper, artinya barang meliputi juga hewan hidup dan barang-barang yang dimasukkan dalam kontainer atau barang yang dibungkus (Soedjono, 1991: 4).

Mengenai batasan pengertian pengangkut (*carrier*), KUHD memberikan rumusannya yang diatur dalam Pasal 466. Dalam rumusan tersebut dikatakan “Pengangkut adalah barang siapa yang baik dengan persetujuan carter menurut waktu atau carter menurut perjalanan, baik dengan sesuatu persetujuan lain, mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang, yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan”.

Selain KUHD, *The Hague Rules 1924 Article 1 a* mengartikan pengangkut dengan rumusan *Carrier includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper*, yang artinya

pengangkut adalah termasuk pemilik kapal atau pihak yang mencarterkan kapal yang mengadakan perjanjian pengangkutan dengan pihak pengirim barang (Soedjono, 1991: 4).

Selanjutnya *The Hamburg Rules 1978 Article 1* membedakan pengangkut (*carrier*) dengan pengangkut sesungguhnya (*actual carrier*). "*Carrier*" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been entrusted with a shipper, yang artinya pengangkut adalah setiap orang atas nama siapa perjanjian pengangkutan barang di laut tersebut diadakan dengan pihak mereka yang berkepentingan atas barang-harang muatan. Ini berarti bahwa *carrier* adalah pihak yang mengadakan perjanjian dengan *shipper*. Pada masa sekarang, *carrier* adalah perusahaan pelayaran yang berstatus badan hukum. "*Actual carrier*" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage has been entrusted by the carrier and includes any person to whom such performance has been entrusted, yang artinya pengangkut sesungguhnya adalah mereka yang melaksanakan pengangkutan barang atau sebagian pengangkutan yang telah dipercayakan kepadanya oleh pengangkut (*carrier*) dan termasuk orang lain terhadap siapa pelaksanaannya telah dipercayakan kepadanya (Soedjono, 1991: 5).

Meskipun telah ada *The Hamburg Rules 1978* yang sebenarnya untuk mengganti konvensi *The Hague Rules 1924*, namun sampai sekarang yang diberlakukan adalah masih tetap *The Hague Rules 1924* yang pada tahun 1968 telah diadakan amandemen berdasarkan *Protocol Brussels*, yang lebih dikenal dengan sebutan *The Hague Visby Rules 1968*.

Negara Republik Indonesia tidak ikut meratifikasi *The Hague Rules 1924*, karena itu dalam penyelenggaraan pengangkutan barang ke luar negeri terpaksa harus mengikuti ketentuan-ketentuan *The Hague Rules 1924* berdasarkan asas penundukkan diri kepadanya.

## B. Terjadinya Perjanjian Pengangkutan

Penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut terjadi dengan adanya suatu kesepakatan dalam perjanjian antara pihak pengangkut (*carrier*) dengan pihak pengirim barang (*shipper*). Pihak *shipper* dapat berposisi sekaligus sebagai penerima barang, tetapi dapat pula berposisi masing-masing yakni sebagai pengirim saja atau sebagai penerima saja.

Sifat perjanjian pengangkutan melalui laut ini adalah konsensual, artinya perjanjian terjadi dan mengikat para pihak seketika sejak adanya

## MENGENAL KONOSEMEN SEBAGAI SUATU DOKUMEN PENGANGKUTAN LAUT

kata sepakat (kesepakatan) antara pihak pengirim barang muatan (*shipper*) dengan pihak pengangkut (*carrier*). Dengan adanya perjanjian pengangkutan ini, maka terikatlah para pihak dalam perjanjian tersebut, yang di dalam praktik mereka ini lajim disebut pengirim (*shipper/consignor*), pengangkut (*carrier*), dan penerima (*consignee*). Meskipun telah terjadi perjanjian, untuk memperkuat alat bukti, maka diperlukan perjanjian dalam bentuk tertulis untuk membuktikan benar adanya perjanjian penyelenggaraan pengangkutan barang melalui laut.

Dengan terjadinya perjanjian pengangkutan di atas, maka timbullah kewajiban timbal balik antara *carrier* dengan *shipper*. *Shipper* berkewajiban membayar ongkos/upah angkutan (di dalam praktik dapat diperjanjikan bahwa ongkos dibayar oleh si penerima barang), sedangkan *carrier* berkewajiban memberikan jasa pengangkutan atas barang muatan yang telah disepakati untuk diangkut dari pelabuhan pemberangkatan sampai dengan pelabuhan tujuan.

### III. SURAT MUATAN SEBAGAI DOKUMEN PENGANGKUTAN

#### A. Konosemen

Dengan diserahkannya barang muatan kapal oleh *shipper* kepada *carrier*, maka *shipper* akan mendapat surat tanda terima (*ontvaugbewijs*) dari pihak *carrier* (dalam hal ini Mualim I), yang disebut *Mate's Receipt* (Purwosutjipto, 1983: 207). *Mate's receipt* ini hanya merupakan surat tanda bukti bahwa barang-barang muatan dari *shipper* telah diserahkan dan diterima oleh *carrier* untuk diangkut. *Shipper* dapat menukarkan *mate's receipt* tersebut dengan *bill of lading* (B/L) atau konosemen di *traffic department* pada kantor pengangkut yang bersangkutan (Purwosutjipto, 1984: 179). Dengan ditukarnya *mate's receipt* menjadi konosemen, maka tanda bukti penerimaan barang tersebut berubah sifatnya yakni tidak saja sebagai tanda bukti penerimaan barang, tetapi juga merupakan surat berharga yang mudah diperjual-belikan (Pasal 507 Ayat (1) jo. Pasal 508 KUHD).

Pengertian konosemen terdapat dalam Pasal 506 KUHD, yang menyatakan:

Konosemen adalah suatu surat yang bertanggal, dalam mana si pengangkut menerangkan, bahwa ia telah menerima barang-barang tertentu untuk diangkutnya ke suatu tempat tujuan tertentu dan menyerahkannya di situ kepada seorang tertentu,

begitu pula menerangkan dengan syarat-syarat apakah barang-barang itu akan diserahkan.

Dari rumusan tersebut dapat disimpulkan bahwa dengan diterbitkannya konosemen, maka timbul beban kewajiban pada *carrier* untuk mengangkut barang-barang yang disebut di dalam konosemen tersebut ke tempat tujuan sesuai dengan perjanjian dan menyerahkannya ke pada pihak yang disebut namanya dalam konosemen. Di tempat tujuan, pihak penerima barang (*confignee*) hanya mempunyai hak menuntut penyerahan barang tersebut apabila dia dapat menunjukkan dan menyerahkan konosemen tersebut kepada pihak *carrier*.

Sebagai surat muatan, konosemen memuat secara rinci catatan-catatan tentang identitas dan kondisi barang-barang yang akan diangkut, yang dikemukakan oleh *shipper* dan mencantumkan pula syarat-syarat atau keberatan-keberatan dari *carrier*, yang menyangkut kebenaran pemberitahuan yang diberikan pihak *shipper* tersebut. Dengan kata lain, konosemen tersebut merinci tentang hak dan kewajiban kedua belah pihak (*shipper dan carrier*), sehingga konosemen ini dapat dikatakan sebagai dokumen pengangkutan.

## B. Penerbit dan Bentuk Konosemen

Ketentuan Pasal 504 Ayat (1) KUHD merumuskan bahwa yang berhak menerbitkan konosemen adalah *carrier*, tetapi kemudian ketentuan Pasal 505 KUHD merumuskan bahwa Nakhoda juga berhak menerbitkan konosemen. Seperti terlihat dalam rumusan Pasal 504 KUHD bahwa: Si pengirim boleh meminta supaya, dengan mencabut kembali tanda penerimaan yang kiranya telah diberikan oleh si pengangkut, oleh si pengangkut ini diberikan suatu konosemen tentang barang yang diterimanya untuk diangkut. Demikian pula rumusan Pasal 505 KUHD bahwa Nakhoda adalah berhak memberikan konosemen untuk semua barang yang telah diterimanya untuk dimuat dalam kapal yang dikemudikannya, kecuali jika seorang lainlah yang ditugaskan memberikannya.

Jika dilihat dari aspek sejarah, rumusan Pasal 505 KUHD tersebut timbul karena pada waktu dahulu perwakilan pengangkut belum tentu dapat ditemui di setiap pelabuhan, sehingga sesuai dengan kewajiban umum seorang nakhoda, dia harus mewakili perusahaan pelayaran, jika perusahaan pelayaran ataupun perwakilannya tidak hadir di situ (Pasal 359 jo. Pasal 360 KUHD). Meskipun demikian, dalam kondisi sekarang ini di mana

perwakilan perusahaan pelayaran sudah bisa ditemui di setiap pelabuhan yang disinggahi kapal, maka rumusan ketentuan Pasal 505 KUBD tersebut harus diartikan bahwa nakhoda diperbolehkan menerbitkan konosemen jika ada barang yang harus diterima untuk diangkut, sedangkan *carrier* atau perwakilannya tidak ada di situ.

Pada masa sekarang, dengan kondisi perwakilan *carrier* sudah ada di setiap pelabuhan yang disinggahi kapal, maka praktis semua konosemen dikeluarkan/diterbitkan oleh *carrier* (perusahaan pelayaran) atau perwakilannya (Purwosutjipto, 1983: 209).

Dari konosemen yang dikeluarkan oleh *carrier*, dapat diketahui kepada siapa barang-barang yang disebut dalam konosemen itu harus diserahkan. Untuk mengetahui hal tersebut ada beberapa cara menyatakan dalam konosemen yaitu:

1. Konosemen Atas Nama (*op naam*)

Dalam konosemen bentuk ini nama penerima (*consignee*) barang disebutkan secara jelas.

2. Konosemen Atas Pengganti (*aan order*)

Dalam konosemen bentuk ini nama *consignee* atau penerima barang pengganti disebut secara jelas. Jika dalam konosemen pihak *consignee* hanya disebut kepada pengganti saja (*to the order of*), maka harus ditafsirkan sebagai orang yang akan ditunjuk oleh *shipper* [Pasal 506 Ayat (3) KUHD].

3. Konosemen Atas Pembawa (*aan toonder*)

Dalam konosemen bentuk ini nama *consignee* tidak disebutkan atau jika disebut namanya maka di belakang nama tersebut disertai kata-kata "atas pembawa" [Pasal 506 Ayat (2) KUHD].

Di dalam praktik sekarang, umumnya konosemen yang diterbitkan oleh perusahaan pelayaran Indonesia selalu dibuat dalam bentuk atas nama. Hal ini karena orang lebih suka membeli barang dari pada membeli kertas (konosemen).

#### IV. BEBERAPA FUNGSI KONOSEMEN

Sebagai suatu dokumen pengangkutan melalui laut atau surat muatan angkutan melalui laut, konosemen tidak sekedar merupakan tanda bukti penerimaan barang-barang untuk diangkut, yang merinci hak dan kewajiban para pihak, namun dari optik hukum, konosemen juga mempunyai beberapa fungsi, antara lain:

### **A. Sebagai Surat Bukti Tanda Terima Barang di Atas Kapal**

Konosemen dibuat atas dasar *mate's receipt*/resi Mualim. Resi Mualim ini merupakan tanda terima (*ontvang bewijs*) dari pengangkut kepada pengirim atas penyerahan barang-barang yang diangkutnya. Berdasar resi Mualim tersebut maka dibuatlah konosemen dan di bawah konosemen ditandatangani oleh pihak pengangkut/nakhoda/perwakilannya. Dengan adanya tanda tangan tersebut maka pihak pengangkut/nakhoda/perwakilannya menyatakan telah menerima dikapalkannya barang-barang yang tercantum dalam konosemen tersebut. Jadi dengan adanya konosemen ini pihak pengangkut mengakui bahwa dia telah menerima barang dari pengirim untuk diangkut dengan kapal yang bersangkutan.

### **B. Sebagai Kontrak atau Persyaratan Pengangkutan**

Konosemen adalah bukti perjanjian pengangkutan melalui laut yang memuat syarat-syarat pengangkutan. Sebagai suatu bukti perjanjian pengangkutan, hal ini dinyatakan dalam ketentuan Pasal 506 KUHD.

### **C. Sebagai Pelindung Barang yang Diangkut dengan Kapal**

Konosemen merupakan persetujuan yang mengikat pengangkut (*carrier*), pengirim (*shipper*), dan penerima (*consignee*). Karena itu, dengan konosemen maka jaminan atas barang-barang yang diangkut dengan kapal yang bersangkutan dapat dipertanggungjawabkan, sehingga barang-barang tersebut dilindungi dari perbuatan sewenang-wenang dan perbuatan yang tidak bertanggung jawab oleh pihak lain.

### **D. Sebagai Kuitansi Pembayaran Biaya Pengangkutan**

Dalam konosemen dinyatakan bahwa biaya pengangkutan (*freight*) dibayar dulu di pelabuhan pemuatan (*freight prepaid*) oleh pengirim (*shipper*), atau dibayar kemudian di pelabuhan tujuan (*freight to be collected*) oleh penerima (*consignee*). Apabila biaya pengangkutan sudah dibayar terlebih dahulu, maka konosemen ini juga sebagai bukti pembayaran yang diberikan oleh pengangkut kepada pengirim, sedangkan bila biaya

pengangkutan tersebut dibayar kemudian oleh penerima di pelabuhan tujuan, maka konosemen ini merupakan kuitansi pembayaran biaya pengangkutan yang ditagihkan kepada penerima.

#### **E. Sebagai Tanda Bukti Kepemilikan Barang (*document of title*)**

Dengan memiliki konosemen berarti ia dianggap sebagai pemilik atas barang yang disebutkan di dalam konosemen tersebut. Karena itu, setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang disebutkan di dalamnya di kapal mana saja barang tersebut berada (Pasal 510 KUHD). Untuk jelasnya, Pasal 510 Ayat (1) KUHD menyatakan "Setiap pemegang konosemen berhak menuntut penyerahan barang yang tersebut di dalamnya di tempat tujuan, kecuali jika konosemen itu diperoleh berlawanan dengan hukum", sedangkan Ayat (2) menyatakan "Surat-surat yang oleh si pemegang konosemen telah diberikannya kepada orang-orang ketiga untuk dipakai menerima sebagian daripada barang-barang yang tersebut dalam konosemen, tidak memberikan suatu hak tersendiri kepada para pemegangnya untuk menuntut penyerahan barang-barangnya dari si pengangkut". Dengan demikian konosemen juga memiliki sifat kebendaan (*zaaksgewolg* atau *Droit de Suite*).

#### **F. Sebagai Surat Berharga**

Konosemen juga merupakan surat berharga yang mudah diperjualbelikan (Pasal 507 Ayat (1) jo. Pasal 508 KUHD). Rumusan ketentuan Pasal 507 Ayat (1) KUHD menyatakan:

Konosemen dikeluarkan dalam dua lembaran yang dapat diperdagangkan. Lembaran-lembaran yang dapat diperdagangkan, dalam mana disebutkan berapa dari lembaran itu seluruhnya telah dikeluarkan, berlaku kesemuanya untuk satu dan satu untuk kesemuanya. Lembaran-lembaran yang tidak dapat diperdagangkan harus memuat penyebutan sebagai demikian.

Sementara itu, 508 KUHD menyatakan:

Suatu konosemen atas pengganti dipindah-tanggankan dengan endorsemen dan penyerahan suratnya. Endorsemen tersebut tidak perlu memuat penyebutan tentang telah dinikmatinya harga dan tidak usah ditulis atas pengganti. Satu-satunya tanda tangan pada bagian belakang konosemen tersebut adalah cukup.

Meskipun ketentuan Pasal 507 Ayat (1) KUHD menyatakan konosemen diterbitkan dalam 2 (dua) lembar yang dapat diperdagangkan, namun di dalam praktik konosemen diterbitkan tiga lembar dan beberapa lembar untuk keperluan administrasi.

Untuk konosemen jenis yang dapat diperdagangkan ini berlaku ketentuan "semua untuk satu" (*allen voor een*), maksudnya bahwa untuk seluruh lembaran konosemen jenis ini hanya dapat dimintakan penyerahan barang satu kali dan ketentuan "satu untuk semua" (*een voor allen*), yang berarti bila pengangkut berdasarkan satu lembar konosemen telah menyerahkan barang maka dia telah dianggap menunaikan kewajibannya (Purwosutjipto, 1983: 215).

Untuk konosemen yang diterbitkan atas nama (*recta cognosement*), perpindahan hak kepada pihak lain dilakukan dengan akta *cessie* dan untuk konosemen yang diterbitkan atas pengganti, perpindahan haknya dengan endorsemen. Untuk konosemen yang diterbitkan atas pembawa, perpindahan haknya cukup dilakukan dengan penyerahan secara fisik. Konosemen yang diterbitkan atas pengganti dan yang diterbitkan atas pembawa mudah diserahkan/dipindahkan kepada orang lain, karena itu konosemen ini mudah diperjual belikan.

Untuk jenis konosemen yang tidak dapat diperdagangkan, penerbitannya adalah untuk kepentingan administrasi yang jumlahnya bergantung kepada kebutuhan kedua belah pihak. Pada konosemen jenis ini, masing-masing lembar yang diterbitkan tertulis dengan jelas kata-kata yang berbunyi *copy not negotiable*. Dengan demikian pada dasarnya konosemen yang dikeluarkan oleh pihak *carrier* yang berjenis *negotiable* mempunyai sifat *cassatoria clause*, yang berarti jika satu di antara tiga konosemen asli yang dikeluarkan pihak *carrier* sudah ditebus maka lainnya tidak berlaku lagi (Lawalata, 1983: 22).

## V. PENUTUP

Dalam suatu pengangkutan barang melalui laut, keberadaan konosemen atau *bill of lading* (B/L) adalah sangat penting. Sebab di dalam konosemen tercantum hak dan kewajiban para pihak (*skipper*, *carrier* dan *consignee*). Selain itu, konosemen berfungsi sebagai *document of title* dan surat berharga yang mudah diperjual belikan. Meskipun konosemen dapat dikeluarkan dalam bentuk atas nama, atas pengganti, dan kepada pembawa (dua yang disebut belakangan lebih mudah diperjual belikan), namun di

dalam praktik, pihak *carrier* Indonesia lebih senang menerbitkan konosemen atas nama. Hal ini timbul atas kehendak para pihak di dalam praktik pengangkutan melalui laut di mana orang lebih senang membeli barang, daripada membeli kertas (konosemen). Tampaknya prinsip ini timbul dari sikap kehati-hatian pihak yang bersangkutan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Hutabarat, Roselyne. *Transaksi Ekspor Impor*. Edisi Kedua. Jakarta: Erlangga, 1992.
- Lawalata, Herman A. C. *Konosemen dan Forwarding Agency*. Jakarta: Aksara Baru, 1983.
- Moerjono, Agus. *Melangkah Menuju Ekspor*. Jakarta: LPPI, 1993.
- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1991.
- Purwosutjipto, H. M. N. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 5. Jakarta: Djambatan, 1983.
- \_\_\_\_\_. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*. Jilid 7. Jakarta: Djambatan, 1984.
- Soedjono, Wiwoho. *Bunga Rampai (Seri Hukum Dagang)*. Yogyakarta: Liberty, 1991.