

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Hakikatnya setiap orang mempunyai berbagai kepentingan atau kebutuhan dalam kehidupan. Namun dalam pelaksanaan, manusia tidak dapat memenuhi semuanya seorang diri. Hal ini merupakan esensi dari hubungan antara manusia yang satu dengan lainnya seperti yang dicetuskan oleh Aristoteles sebagai makhluk sosial atau *zoon politicon*. Hubungan ini telah berlangsung sepanjang sejarah manusia berada di bumi ini dan hubungan ini berkembang seiring waktu menjadi lebih kompleks. Seperti yang kita ketahui bahwa perkembangan barter sebagai sarana memenuhi kebutuhan menjadi transaksi perdagangan pada zaman dahulu hingga perdagangan online pada zaman sekarang. Tetapi pada akhirnya sebagai manapun kompleksnya hubungan antar manusia, semua dilaksanakan berdasarkan teori dasar pemenuhan kebutuhan sebagaimana yang dijelaskan di atas. Hubungan antar manusia terutama hubungan perdagangan adalah salah satu contoh hubungan manusia yang dinamis dan telah berkembang pesat dalam kurun waktu beberapa abad ini. Dalam pelaksanaannya, kegiatan transportasi atau pengangkutan didefinisikan oleh HMN. Purwosutjipto sebagai suatu kegiatan memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai¹. Namun demikian, salah satu hal yang tidak dapat bisa dipisahkan dari perdagangan adalah proses transportasi

¹ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, 1983, hlm. 187.

barang dari penjual ke pembeli dan salah satu metode transportasi yang tertua tetapi sangat vital bagi perdagangan adalah pengangkutan barang dengan kapal laut.

Adapun keuntungan pengangkutan dengan kapal laut adalah sebagai berikut:²

1. Biaya angkut lebih murah (ekonomis) dikarenakan:
 - a. *Tractive effort* (usaha atau daya tarik) yang dibutuhkan untuk menggerakkan benda yang berada di atas air adalah relatif lebih kecil (kurang), sehingga ongkos bahan bakar dan tenaga penggerak yang dibutuhkannya adalah lebih kecil pula.
 - b. Pada umumnya tidak ada atau hampir tidak ada biaya pemeliharaan serta biaya capital untuk pembuatan jalan melalui air sehingga tidak menjadi beban bagi usaha pengangkutan melalui air.
2. Daya tampung dan daya angkut dengan kapal laut jauh lebih besar dibandingkan pengangkutan dengan metode lainnya.

Dikarenakan bidang pengangkutan dengan kapal laut bergerak di pengangkutan dengan skala internasional, jumlah barang angkut yang besar, jumlah transaksi yang sangat banyak, jangka waktu perjalanan yang lama dan menggunakan peralatan-peralatan berat maka pengangkutan dengan kapal laut menjadi salah satu sarana pengangkutan yang sangat kompleks. Kompleksitas ini menjadi bertambah karena jumlah barang yang besar atau banyak diangkut dalam kurun waktu yang cukup lama maka kapal laut juga merupakan

² Tuti Triyanti Gondhokusumo, *Pengangkutan Melalui Laut I*, Penerbit Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Semarang, 1982, hlm. 5.

“gudang berjalan” dengan resiko tersendiri. Guna mempermudah pengkoordinasian antara para pihak, pengangkutan dengan kapal laut banyak menggunakan dokumen-dokumen dalam pelaksanaannya.

Dokumen inti dalam pengangkutan dengan kapal laut pada umumnya adalah kontrak perjanjian pengangkutan atau “*Carter-Party*” antara pengirim dengan pengangkut. Tetapi guna mendukung dan memperlancar proses pengiriman barang maka selain *carter-party*, digunakan juga dokumen-dokumen lainnya guna mendukung proses pengiriman barang berjalan lancar.

Dokumen-dokumen lainnya selain kontrak pengangkutan disebut *Shipping Document* ini memiliki fungsi untuk:

1. Melindungi Muatan Kapal

Dokumen ini berfungsi untuk melindungi muatan sejak dipersiapkan untuk dimuat ke dalam kapal di pelabuhan pemuatannya, sampai muatan itu diserahkan kepada pemiliknya atau mereka yang berhak atas penerimaan barang di pelabuhan.

2. Menyatakan Hak Milik

Dokumen ini berfungsi untuk menyatakan hak milik atas barang yang diangkut oleh kapal serta hak-hak lain yang timbul sebagai akibat dari pengangkutan³.

Dalam penulisan ini penulis ingin membahas mengenai salah satu dokumen pengangkutan kapal laut yaitu dokumen *Bill of Lading* (B/L) atau yang dikenal sebagai Konosemen. Penggunaan dokumen *Bill of*

³ Drs. F.D.C Sudjatmiko, *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga Edisi Kedua*, Penerbit Akademika Pressindo, Jakarta, 1985, hlm. 92.

Lading sangatlah penting dalam pengangkutan dengan kapal laut. Bentuk pertama dari dokumen *Bill of Lading* dibuat dengan tujuan memberikan kepastian diantara para pedagang yang melaksanakan pengiriman barang. Pada masa itu bentuk *prototipe* dari dokumen *Bill of Lading* masih berupa surat yang berisi pernyataan saja berikut jumlah barang. *Prototipe* tersebut masih belum memiliki kekuatan sebagai dokumen yang memiliki kekuatan atas kepemilikan barang yang tercatat dan juga sebagai dokumen yang dapat diperjualbelikan dan dipindahtangankan kepemilikannya⁴. Kelebihan dokumen Konosemen atau *Bill of Lading* dibanding dengan surat terima biasa adalah surat Konosemen atau *Bill of Lading* dapat diperjualbelikan dan dipindahtangankan dengan mudah serta dokumen tersebut mempunyai sifat kebendaan atas barang yang tercatat di dalamnya⁵. Kekuatan Konosemen sebagai *Shipping Document* juga sangat besar bahkan ketentuan dan prasyarat dalam Konosemen bisa lebih spesifik dibandingkan kontrak pengangkutan.

Mengacu pada peraturan hukum Indonesia maupun Internasional penulis mengemukakan alasan yuridis dalam penulisan tugas akhir ini.

Pada pasal 90 KUHD ditentukan bahwa dokumen/surat angkutan merupakan perjanjian antara pengirim atau ekspeditur dan pengangkut atau nakhoda. Dokumen/surat angkutan dinyatakan telah mengikat bukan hanya ketika dokumen/surat angkutan tersebut telah ditandatangani pengirim atau

⁴ Chester B. McLaughlin, *The Evolution Of The Ocean Bill Of Lading*, Penerbit Yale L.J., 1926, hlm. 557.

⁵ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pelayaran Laut dan Perairan Darat*, Penerbit Djambatan, 1983, hlm. 207.

ekspediter, melainkan juga ketika pengangkut/nakhoda telah menerima barang angkutan beserta dokumen/surat angkutan tersebut.

Sebagaimana yang diatur dalam pasal 506 KUHD, Konosemen adalah akta bertanggung dalam mana pengangkut. menerangkan bahwa dia telah menerima barang-barang tertentu dengan alamat tertentu pula, selanjutnya menyerahkan barang-barang tersebut kepada seorang tertentu (penerima), dengan disertai syarat-syarat untuk penyerahan barang-barang itu.

Pada *Uniform Customs and Practise for Documentary Credit* (UCP) No. 500 tahun 1993 pasal 32, *Bill of Lading* atau Konosemen terbagi dua jenis, yaitu apabila dilihat dari segi fisik barang :

1. *Foul B/L / Dirty R/L atau Unclean B/L*

Jenis B/L yang mengandung catatan tentang kerusakan barang atau cacat barang, Seperti yang terkandung dalam pasal 32 ayat b tersebut, maka bank akan menolak jenis B/L ini kecuali ada surat pernyataan/jaminan dari pemilik barang atau pihak *shipper* untuk memberikan jaminan tidak melakukan pengklaim-an. Bank akan menolak dokumen pengangkutan yang memuat klausul atau catatan yang menyatakan secara jelas kondisi barang dan/atau kemasan yang cacat kecuali secara jelas menyatakan bahwa klausul atau catatan dimaksud dapat diterima. Dikemudian hari, surat pernyataan tersebut dikenal dengan *Letter of Indemnity*.

2. *Clean B/L* atau B/L yang bersih

Jenis B/L yang tidak mengandung catatan tentang keadaan fisik barang yang telah diangkut oleh perusahaan pelayaran yang mengeluarkan B/L tersebut.

Bila pihak bank menerima jenis *Clean B/L* disertai dengan *Letter of Indemnity*, maka pihak bank mengetahui bahwa keadaan barang yang akan diangkut oleh maskapai pelayaran tersebut terdapat catatan tentang keadaan fisik barang.

Dalam prakteknya apabila isi daripada kontrak pengangkutan dengan Konosemen berbeda, maka yang akan *digunakan* adalah Konosemen dengan dasar bahwa kedua belah pihak dalam kontrak pengangkutan sudah sepakat dan merubah ketentuan yang tercantum dalam Konosemen, karena Konosemen dibuat setelah pembuatan kontrak pengangkutan⁶. Sehingga dari sini bisa kita lihat kekuatan konosemen mengikat baik pengirim dengan pengangkut.

Pada kondisi ini terkadang salah satu pihak, baik pihak pengirim atau pihak ketiga seperti penerima barang akan meminta pihak pengangkut untuk mengirim barang ke tempat yang *dikehendakinya* dengan tujuan untuk mengurangi penurunan nilai barang dan/atau mengurangi biaya yang harus dikeluarkan untuk pembayaran biaya teknis dan biaya awak kapal selama kapal tersebut tertunda. Alasan ini sangat wajar mengingat biaya yang dikeluarkan atau yang akan dikeluarkan juga tidak sedikit. Namun, dalam prosesnya pengiriman yang dikehendaki biasanya akan berbeda

⁶ HMN Purwosutjipto, *Op.cit*, hlm. 221

dengan apa yang dikehendaki sebagaimana yang tercantum dalam *carter-party* atau dalam Konosemen. Hal ini bisa dipengaruhi oleh banyak faktor seperti keadaan di laut selama perjalanan, keadaan kestabilan politik dan ekonomi di pelabuhan perantara, keadaan keamanan laut selama perjalanan, keadaan *overmacht* dan keadaan-keadaan lain yang dapat mempengaruhi proses pengangkutan barang. Sehingga dalam melaksanakannya pihak yang menuntut pengiriman ke tempat lain tersebut akan menggunakan suatu surat yang disebut surat pengampunan atau *Letter of Indemnity* seperti yang telah disinggung pada alasan yuridis. Surat yang dikenal sebagai *Letter of Indemnity* ini adalah suatu surat tertulis yang dikirimkan kepada pihak pengangkut dengan isi yang menyatakan untuk menghilangkan dan mengambil tanggung jawab dari pihak pengangkut atas penerbitan Konosemen 'bersih' untuk pengiriman, dimana pada faktanya pengiriman atau barang yang dikirim tidak sesuai dengan yang dicantumkan dalam Konosemen. Penggunaan *Letter of Indemnity* pihak pengangkut dapat mengangkut barang yang diangkut ke tempat yang dikehendaki oleh penerbit *Letter of Indemnity* dengan jaminan bahwa tindakannya akan ditanggung oleh penerbit *Letter of Indemnity*. Namun dalam kenyataannya dengan adanya *Letter of Indemnity* tidak merubah ketentuan *carter-party* dan Konosemen antara pengangkut dan pengirim, sehingga pengirim masih dapat menuntut pihak pengangkut atas tindakannya tersebut dan pengangkut tidak dapat berdalih atas dasar penerimaan *Letter of Indemnity* karena *Letter of Indemnity* tidak mengikat pengirim dan pengangkut. Pengangkut hanya bisa meminta

pertanggungjawaban kepada pihak penerbit *Letter of Indemnity* saja atas kerugian dari hasil tuntutan. Penggunaan *Letter of Indemnity* dalam bidang pengangkutan laut sebenarnya banyak dikritik oleh ahli hukum dan instansi hukum yang menangani kasus pengangkutan laut di skala internasional, salah satunya adalah Inggris sebagai negara pionir yang mengembangkan bidang pengangkutan kapal laut dalam kurun waktu beberapa abad. Inggris telah mengkritik penggunaan *Letter of Indemnity* sejak tahun 1928 dimana dalam kasus *United Baltic Corp. v. Dundee Perth & London S* ahli hukum Wright J mengatakan bahwa penggunaan Konosemen ‘bersih’ (*Clean Bill of Lading*) pada saat barang sebenarnya dalam keadaan rusak atau berbeda dengan ketentuan Konosemen yang diperjanjikan sangatlah tidak bertanggung jawab.. Hal ini dapat menimbulkan permasalahan diantara para pihak dan bagi pihak yang melakukannya juga akan menerima masalah baru sendiri. Namun hingga saat ini *Letter of Indemnity* kadang-kadang masih digunakan dalam dunia pengangkutan laut. Penulis merasa bahwa *Letter of Indemnity* merupakan isu yang masih terbilang jarang dibahas dan ditemui di Indonesia, Maka penulis merasa bahwa *Letter of Indemnity* merupakan salah satu isu yang harus dibahas dan diatur di Indonesia mengingat bahwa pada dasarnya bidang pengangkutan laut berkorelasi antara satu negara dengan yang lain sehingga suatu hal yang terjadi di negara lain kemungkinan bisa terjadi di Indonesia. Sehingga dalam penulisan ini penulis akan berusaha menjabarkan apa itu *Letter of Indemnity* dan bagaimana penggunaan *Letter of Indemnity* dalam suatu pengangkutan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang, beberapa permasalahan yang diuraikan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimanakah dampak penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* ?
2. Bagaimana menurut perspektif hukum Indonesia terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dengan dilakukannya penelitian ini antara lain :

1. Untuk mengetahui dampak penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* .
2. Untuk mengetahui menurut perspektif hukum Indonesia terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*.

D. Kegunaan Penelitian

Penelitian dalam penulisan hukum ini di harapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Kegunaan Teoritis
 - a. Bermanfaat dalam perkembangan ilmu pengetahuan khususnya ilmu hukum pada konsentrasi hukum ekonomi atau hukum bisnis.

- b. Memberikan tambahan wawasan ilmu dalam bentuk sumbangan pemikiran agar dapat digunakan oleh almamater menjadi bahan perkuliahan.
- c. Untuk memberikan jawaban yang lebih kompleks terhadap permasalahan yang sedang penulis lakukan penelitian.
- d. Penelitian ini dapat digunakan sebagai sumber referensi maupun literatur bagi mahasiswa dan mahasiswi lain khususnya apabila berhubungan dengan Penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa Penyerahan *Bill of Lading*.

2. Kegunaan Praktis

- a. Memberikan tambahan wawasan ilmu dalam bentuk sumbangan pemikiran bagi para pihak dalam bidang Hukum Pengangkutan dan Surat Berharga khususnya dalam hal Penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa Penyerahan *Bill of Lading*.
- b. Untuk mempraktikan teori penelitian hukum mengenai Hukum Pengangkutan dan Surat Berharga yang penulis peroleh selama menempuh kuliah.
- c. Untuk memberikan informasi kepada masyarakat tentang Penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa Penyerahan *Bill of Lading* dalam kegiatan pengiriman barang dengan menggunakan transportasi air.

E. Terminologi

Pada skripsi yang dibuat oleh Penulis yang berjudul " Tinjauan Hukum Terhadap Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading* atau Konosemen Dalam Pengangkutan Laut" terdapat beberapa pengertian kata-kata antara lain sebagai berikut:

1. Tanggung jawab adalah kesadaran manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja.
2. Pengangkutan laut pada dasarnya adalah perpindahan tempat mengenai orang-orang dan barang-barang melalui sarana angkutan laut, yaitu kapal laut.
3. Para pihak dalam pengangkutan laut ialah : Pengusaha kapal, pengangkut, pengirim barang (pemegang kuasa, komisioner, penyimpan barang, penyelenggara usaha), penerima (pengirim barang dan orang lain yang ditunjuk).
4. Surat Jaminan (*Letter of Indemnity*) adalah sebuah dokumen yang dikeluarkan oleh penerbitnya kepada pihak lain yang berfungsi sebagai perjanjian formal untuk melepaskan atau melindungi pihak lain tersebut dari kewajiban terhadap kinerja tindakan-tindakan tertentu yang dilakukannya.
5. *Bill of Lading* atau (B/L) atau juga biasa disebut Konosemen adalah dokumen pengangkutan barang yang di dalamnya memuat informasi lengkap mengenai nama pengirim, nama kapal, data muatan, pelabuhan muat dan pelabuhan bongkar, rincian *freight* (biaya/ongkos kapal/perjalan) dan cara pembayarannya, nama *consignee* atau

pemesan, jumlah B/L original yang dikerluarkan dan tanggal dari penandatanganan.

F. Metode Penelitian

Metode Penelitian yang digunakan dalam penulisan hukum ini mencakup beberapa hal, yaitu :

1. Metode Pendekatan

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi Penelitian dalam penulisan ini bersifat Deskriptif Analitis dengan pendekatan *Cross Sectional*. Deskriptif Analitis yaitu menggambarkan analitis karena hasil penelitian ini hanya melukiskan atau menggambarkan peraturan perundangan-undangan yang berlaku yang dikaitkan dan dianalisa dengan teori-teori ilmu hukum dan suatu keadaan atau objek tertentu secara faktual dan akurat. *Cross Sectional* adalah penelitian yang dilakukan pada satu waktu dan satu kali, tidak ada *follow up*, untuk mencari hubungan antara variabel independen (faktor resiko) dengan variabel dependen (efek). Jadi maksud dari penelitian dalam penulisan bersifat Deskriptif Analitis dengan pendekatan *Cross Sectional* yaitu dengan cara pengumpulan data

sekaligus pada suatu waktu dengan tujuan untuk mencari hubungan Faktor-Faktor Resiko untung rugi apabila dalam Pengangkutan Laut menggunakan *Letter of Indemnity* tanpa adanya penyerahan *Bill of Lading* atau Konosemen.

3. Sumber data

a. Data Primer : Merupakan metode pengumpulan data secara langsung melalui hasil wawancara yang diperoleh dari objek dengan maksud untuk mendapatkan data melalui tanya jawab dengan narasumber yaitu pihak yang berkompeten di bidang keahlian masing-masing dan pada penelitian yang penulis kerjakan memfokuskan pada pengumpulan data menggunakan sumber data sekunder maupun sumber data primer. Dengan mengacu pada dokumen-dokumen resmi, buku-buku kepustakaan, peraturan perundang-undangan, karya ilmiah, artikel-artikel serta dokumen perusahaan yang berkaitan dengan permasalahan.

b. Data Sekunder : Merupakan metode pengumpulan yang dilakukan secara tidak langsung yaitu melalui cara studi kepustakaan untuk mencari dokumen-dokumen resmi, buku kepustakaan, teori hukum, pendapat ahli hukum, serta peraturan perundangan-undangan yang berkaitan dengan permasalahan.

Data Sekunder berasal dari:

- 1) Bahan Hukum Primer, yaitu metode sumber bahan hukum yang bersifat autoritatif berupa literatur hukum dasar

negara yaitu Pancasila,UUD 1945 dan peraturan perundang-undangan, terdiri dari :

- a) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran;
 - b) Kitab Undang-undang Hukum Perdata;
 - c) Kitab Undang-undang Hukum Dagang.
 - d) Peraturan Internasional
- 2) Bahan Hukum Sekunder, yaitu bahan yang memberi penjelasan bagi bahan hukum primer, yang terdiri dari dokumen-dokumen,hasil karya ilmiah, koran, majalah dan hasil-hasil penelitian lainnya sebagai bahan hukum penunjang penelitian.
 - 3) Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder,terdiri kamus hukum maupun bacaan-bacaan lain yang lebih memperjelas informasi tentang penelitian yang sedang di kaji oleh penulis.

4. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi pustaka dan wawancara. Studi Kepustakaan merupakan pengumpulan bahan-bahan kepustakaan yang berupa literatur, peraturan perundang-undangan ,makalah dan bahan kepustakaan lain yang berhubungan dengan masalah yang diteliti agar mendapatkan

gambaran dan pengertian secara teoritis. Sedangkan wawancara merupakan pengumpulan data yang dilakukan dengan bertatap muka melalui proses tanya jawab antara penulis dengan subjek atau narasumber yang berkompeten di bidang keahlian masing-masing.

Lokasi yang dipilih penyusun dalam melakukan studi kasus yaitu:

- a. Kantor PT Samudera Perdana Selaras Jl. Madukoro Raya Ruko Semarang Indah Blok D-VI No.8 Semarang.
- b. Kantor PT Container Maritime Activities (CMA CGM) WISMA HSBC 7TH FLOOR SUITE 701 JL. Gajah Mada, Semarang.

5. Metode Analisa Data

Kegiatan yang dilakukan dalam analisis data pada penelitian hukum empiris ini dilakukan dengan cara data yang diperoleh di analisis secara kualitatif, yaitu suatu metode analisis yang dilakukan dengan cara mengumpulkan semua bahan yang diperoleh dan kemudian dilakukan pembahasan, pemeriksaan dan pengelompokan ke dalam bagian-bagian tertentu berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang akan di bahas.

6. Sistematika Penulisan

Secara garis besar sistematika penulisan skripsi ini yang berjudul Tinjauan Hukum Terhadap Penggunaan *Letter of Indemnity* Tanpa Penyerahan *Bill of Lading* atau Konosemen Dalam Pengangkutan Laut adalah sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bab pendahuluan,yang menjelaskan gambaran umum mengenai berbagai aspek serta alasan yang menjadi dasar adanya tulisan ini,yang meliputi latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, terminologi, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Merupakan bab tentang kepustakaan yang meliputi tinjauan umum mengenai :Pengangkutan Laut yang meliputi Pengertian Pengangkutan Laut, Jenis-Jenis Pengangkutan Laut, Pihak Dalam Pengangkutan Laut, Terjadinya Perjanjian Pengangkutan Melalui Laut, Akibat yang Timbul dari Perjanjian Pengangkutan Laut, Manfaat dan Fungsi Pengangkutan Melalui Laut, Dokumen-dokumen Angkutan Muatan Laut, Konosemen atau *Bill of Lading* yang meliputi Pengertian Konosemen, Dasar Landasan Hukum Konosemen, Jenis-jenis Konosemen, Fungsi Konosemen, Pengangkutan Laut dalam Perspektif Islam.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Merupakan bab yang menerangkan dan menjelaskan hasil penelitian penulis yang mengenai tentang dampak Penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa Penyerahan *Bill of Lading* dan menurut pandangan perspektif Hukum Indonesia tentang penggunaan *Letter of ndemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading*.

BAB IV : PENUTUP

Merupakan bab yang berisi mengenai kesimpulan dari rangkuman hasil penelitian dan saran dari rangkuman hasil pembahasan serta akan diakhiri dengan lampiran-lampiran yang berhubungan dengan tinjauan hukum terhadap penggunaan *Letter of Indemnity* tanpa penyerahan *Bill of Lading* atau Konosemen dalam pengangkutan laut yang ditemukan pada saat penulis melakukan penelitian tersebut.