

## KONOSEMEN DAN PERKEMBANGANNYA DALAM PERSPEKTIF HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA

Raisha Puti Diamar, Purnama Trisnamansyah, An-An Chandrawulan  
Fakultas Hukum, Universitas Padjadjaran  
Jalan Raya Jatinangor KM. 21, Jatinangor, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat  
raishadiamar@yahoo.com

### **Abstract**

As one of the biggest archipelagic country, maritime sector in Indonesia takes a significant part over the years, especially carriage of goods by sea which supports domestic and international trade connectivity. Carriage of goods by sea in Indonesia is governed under Law No. 17/2008 on Shipping and *Wetboek van Koophandel* (WvK) or Indonesian Commercial Code. Pursuant to the aforementioned regulations, contracts of carriage of goods by sea must be conducted in a consensual manner, meaning that in conducting carriage of goods by sea, a written contract is not required, however, it must be performed based on shipping documents such as Bill of Lading. Traditionally, Bill of Lading or (B/L) comes in a paper, conventional form but as technological solution comes into a widespread, electronic B/L (eB/L) has becoming more common in many shipping practices, which is deemed to be more efficient and effective. As a new solution arises, challenges appear. The efficiency and effectiveness of eB/L in Indonesia encounters several legal issues, which are to be further discussed in this article using descriptive analytical method and normative juridical approach.

**Keywords:** *Bill of lading, electronic bill of lading, indonesian shipping law*

### **Abstrak**

Sebagai salah satu negara kepulauan terbesar, sektor maritim di Indonesia memiliki peran yang signifikan selama bertahun-tahun, khususnya dalam penyelenggaraan pengangkutan laut yang menjadi faktor pendukung utama dalam konektivitas antar pulau dan juga perdagangan internasional. Pengangkutan laut di Indonesia diatur pada Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan juga *Wetboek van Koophandel* (WvK) atau Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Menurut apa yang diatur pada kedua peraturan tersebut, kontrak pengangkutan laut terbentuk dengan dasar asas konsensual, artinya berdasarkan kesepakatan para pihak yang mengadakan perjanjian berdasarkan asas kebebasan berkontrak, yang dimungkinkan bentuk perjanjian baik tertulis maupun tidak tertulis. Namun demikian, pada pengangkutan laut pelaksanaannya harus didasari oleh dokumen pengangkutan seperti konosemen. Pada umumnya, konosemen berbentuk dokumen fisik yaitu menggunakan kertas tetapi dengan adanya perkembangan teknologi, konosemen dalam bentuk elektronik semakin sering digunakan dalam pengangkutan laut yang mana diakui lebih efisien dan efektif. Solusi yang ditawarkan oleh konosemen elektronik dihadapkan dengan permasalahan-permasalahan hukum yang mana akan dibahas lebih lanjut pada artikel ini menggunakan metode deskriptif analitis dan pendekatan normatif yuridis.

**Kata Kunci:** *Konosemen, konosemen elektronik, hukum pengangkutan laut indonesia*

### **Pendahuluan**

Konosemen (B/L) adalah salah satu instrumen penting dalam pelaksanaan pengangkutan yang telah digunakan selama ratusan tahun. B/L merupakan dokumen yang diterbitkan oleh pengangkut kepada pengirim (*shipper/consignor*) yang memiliki karakteristik

sebagai berikut (Richard Aikens, Richard Lord, Michael Bools, 2016):

- “(a) Merupakan tanda untuk barang yang dikirim;
- (b) Dokumen hak milik atas barang;
- (c) Bukti kontrak pengangkutan laut.”

Sebuah B/L sebagai tanda terima, di dalamnya terdapat informasi mengenai kondisi

barang, tanggal pemuatan barang, kuantitas barang, jenis kapal yang mengangkut, serta pelabuhan muat. Sebagai dokumen tanda kepemilikan, B/L dapat memberikan wewenang kepada pemegangnya, yang seringkali pada praktiknya merupakan pihak ketiga yang namanya tertulis di dalam B/L untuk mengambil barang yang telah diangkut di pelabuhan yang ditunjuk (Peter Brodie, 2006). Pihak ketiga dalam sebuah perjanjian pengangkutan pada umumnya adalah pembeli. Selanjutnya, B/L juga memiliki peran sebagai bukti bahwa telah terjadinya kontrak pengangkutan laut antara pengangkut dan juga *shipper* yang mana ketika B/L dipegang oleh pihak ketiga, persyaratan-persyaratan yang tertulis pada B/L akan mengikat pemegang B/L (*Ibid.*).

Seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi, B/L yang pada umumnya berbentuk fisik atau tertulis di atas kertas (B/L konvensional), beberapa tahun ke belakang, banyak pelaku pengangkutan yang menggunakan elektronik B/L atau eB/L. Kehadiran eB/L dalam praktik pelaksanaan pengangkutan merupakan jawaban dari permasalahan yang dihadapi oleh B/L konvensional, yaitu durasi yang dibutuhkan oleh B/L konvensional lebih lama untuk sampai ke tangan pihak ketiga yang diunjuk dan juga secara biaya, menggunakan B/L konvensional dinilai jauh lebih tidak efisien. Namun, solusi-solusi yang ditawarkan oleh eB/L juga menghadapi beberapa isu, yaitu mengenai keaslian eB/L dikarenakan pada eB/L tidak disertakan dengan "tanda tangan basah" seperti apa yang disertakan pada penggunaan B/L konvensional, serta belum adanya payung hukum mengenai eB/L dalam peraturan perundang-undangan mengenai pengangkutan laut di Indonesia.

### **B/L Konvensional dalam Peraturan Perundang-undangan Indonesia**

Konosemen merupakan dokumen pengangkutan yang juga merupakan surat berharga di mana pengaturannya terdapat di dalam Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD) dan juga Undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Pada KUHD, konosemen diatur pada Pasal 506 yang berbunyi sebagai berikut:

"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, dan menyerahkan 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."

Singkatnya, pada Pasal 506 konosemen diartikan sebagai surat yang menunjukkan keterangan barang serta surat yang menerangkan kepada siapa barang ditujukan yang diterbitkan oleh pengangkut barang.

UU Pelayaran tidak mengatur secara spesifik mengenai pengertian konosemen, namun di dalam UU Pelayaran tepatnya pada Pasal 38 ayat (3) diatur bahwa perjanjian pengangkutan harus dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan di mana dalam penjelasan Pasal 38 ayat (2) UU Pelayaran disebutkan bahwa yang dimaksud dengan dokumen muatan adalah *Bill of lading* atau Konosemen.

Konosemen selain memiliki fungsi sebagai bukti telah terjadinya perjanjian

pengangkutan memiliki fungsi-fungsi lain diantaranya sebagai berikut (Abdulkadir, 2013):

- a. *Pelindung Barang yang Diangkut dengan Kapal yang Bersangkutan*  
Konosemen mengikat pengangkut, pengirim, dan penerima untuk melindungi barang yang tertulis di konosemen.
- b. *Surat Bukti Tanda Terima Barang di Atas Kapal*  
Pengangkut/agen/nakhoda  
Melalui konosemen, pengangkut atau agen atau nakhoda mengakui bahwa barang telah diterima untuk diangkut ke pelabuhan tujuan.
- c. *Tanda Bukti Milik atas Barang*  
Pemegang konosemen yang namanya tertera pada konosemen secara langsung menjadi pemilik barang yang tertulis di dalam konosemen dan berhak menuntut penyerahan barang atas miliknya (Pasal 510 KUHD).
- d. *Kontrak atau persyaratan pengangkutan*  
Di sisi belakang konosemen tercantum persyaratan-persyaratan pengangkutan yang pada praktiknya perusahaan pelayaran Indonesia mengacu pada The Hague Visby Rules. Namun, acuan ini tergantung juga oleh kebutuhan perusahaan pelayaran yang cenderung banyak dimodifikasi.

Rincian yang terdapat pada konosemen mengacu kepada pasal-pasal dalam KUHD adalah sebagai berikut (*Ibid.*):

- a. Identitas perusahaan pelayaran atau pengangkut
- b. Jenis kapal yang mengangkut barang
- c. Detil barang seperti jenis barang, jumlah, ukuran, dan berat
- d. Pelabuhan awal (muat) dan pelabuhan tujuan (bongkar)
- e. Tempat penerimaan oleh pengangkut sebelumnya
- f. Biaya pengangkutan dan biaya lain-lain
- g. Syarat penyerahan
- h. Identitas pengirim dan penerima barang
- i. Jumlah konosemen yang diterbitkan
- j. Tanda tangan pengangkut atau nakhoda

Dari segi pembuktian perdata, kedudukan B/L konvensional yang menggunakan tandatangan basah pada tatanan praktik sudah dapat memenuhi kriteria untuk

membuktikan keaslian suatu dokumen (Abdul Halim, 2009).

Selanjutnya, tanda tangan juga dapat membuktikan bahwa telah adanya persetujuan atau adanya otorisasi yang menimbulkan konsekuensi hukum (*Ibid.*). Dokumen yang dibubuhi tanda tangan tanpa adanya campur tangan notaris dan diakui para pihak juga memiliki kekuatan yang sempurna dan masuk ke dalam klasifikasi akta di bawah tangan jika mengacu pada pengaturan di dalam *Rechtreglement voor de Buitengewesten* atau RBg Pasal 286.

Namun demikian, permasalahan yang dihadapi oleh B/L konvensional adalah dikarenakan sifatnya yang merupakan dokumen fisik, sehingga penyerahan B/L harus dilakukan secara tradisional atau fisik, bukan diserahkan melalui mode elektronik. Selain itu, dalam praktik pengangkutan laut antar negara, B/L konvensional harus dibawa secara tradisional, dibawa dari titik ke titik yang sangat memungkinkan untuk adanya waktu tambahan dalam pemeriksaan B/L tersebut. Dengan kata lain, proses penyerahan B/L konvensional harus dilaksanakan tangan ke tangan, yang mana sangat memungkinkan untuk adanya kekeliruan dalam pelaksanaan proses tersebut. Jika B/L digunakan sebagai suatu jaminan dalam sebuah kontrak, maka dengan metode presentasi B/L yang masih konvensional membuat pemberian B/L kepada penerima barang menjadi semakin tertunda dikarenakan bank pembeli dan bank penjual sama-sama memiliki kesempatan untuk melakukan proses pengecekan atas B/L dan kemudian mengirimkan B/L tersebut ke pihak selanjutnya.

Selain proses penyerahan B/L konvensional yang terlalu berlarut-larut dan panjang, permasalahan lain dalam penggunaan B/L konvensional adalah banyaknya biaya yang dikeluarkan dalam memproduksi dan menggunakan B/L konvensional, yang bentuknya merupakan dokumen fisik atau menggunakan kertas. Biaya yang dikeluarkan dalam penggunaan B/L konvensional tidaklah sedikit mengingat sekali penerbitan satu set B/L dapat terdiri dari tiga sampai enam lembar.

## **B/L Elektronik: Tantangan, Respons Hukum Internasional dan Peraturan Perundang-undangan Indonesia**

Permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh B/L konvensional yaitu proses penyerahannya yang terlalu berlarut-larut dan biaya produksi B/L konvensional yang kemudian permasalahan tersebut dijawab oleh hadirnya keberadaan B/L elektronik (eB/L). Kehadiran eB/L yang diseimbangi oleh semakin pesatnya perkembangan internet dalam dunia pengangkutan laut menjawab keresahan penggunaan B/L konvensional dengan tingkat keakurasian data yang tertulis di dalam B/L serta kecepatan komunikasi antar pihak sehingga penyerahan B/L dapat berlangsung dengan satu klik saja.

B/L konvensional dengan cara penyerahannya yang konvensional hanya dapat berpindah dari satu pihak ke pihak lainnya setelah sehari-hari melewati lautan dan yang sering terjadi dalam praktik yaitu B/L tiba sesudah barang yang diangkut tiba di pelabuhan tujuan. Hal ini menghambat proses yang seharusnya dapat dilakukan ketika barang sampai di pelabuhan tujuan.

Kemudahan-kemudahan yang ditawarkan oleh kemajuan teknologi, juga memiliki tantangan yang juga datang dari kemajuan teknologi. Seperti yang sudah banyak terjadi, penggunaan teknologi belum sepenuhnya aman yang mana hal ini dikarenakan masih banyaknya peretasan yang merupakan salah satu risiko laten dalam penerapan menggunakan teknologi. Jika dikaitkan dengan fungsi B/L yaitu sebagai bukti kepemilikan ataupun pengalihan properti, peretasan terhadap eB/L akan berujung menjadi permasalahan yang panjang dan sangat membahayakan bagi para pihak yang terkait. Keamanan terhadap data tentunya akan berkembang seiring berjalannya waktu, namun akan tetap selalu dihadapkan dengan permasalahan yang berkaitan dengan keamanan dokumen.

Proses pengiriman eB/L dari satu pihak ke satu pihak lainnya menggunakan teknologi disebut *Electronic Data Interchange* atau EDI yang definisinya sebagai berikut (UNCITRAL, 1996):

*"Electronic Data Interchange means the electronic transfer from computer to computer*

*of information using an agreed standard to structure the information."*

Definisi EDI di dalam UNCITRAL *Model Law on Electronic Commerce* (MLEC) adalah transfer informasi secara elektronik yang dilakukan antar komputer menggunakan standar yang telah disepakati.

Sistem kerja EDI mengharuskan para pihaknya membuat pengaturan serta *software* khusus untuk dapat melakukan transmisi dokumen yang kemudian mengharuskan para pihak untuk menggunakan *private key* pada saat membuka dokumen (Jan-Henrik Senekal, 2010). Tingkat keakurasian dan legitimasi dokumen yang ditransmisi melalui EDI sangatlah tinggi dikarenakan penggunaan sistem enkripsi-dekripsi (*Ibid.*)

Untuk meretas data yang menggunakan sistem enkripsi-dekripsi membutuhkan pengetahuan teknologi dan ilmu komputer yang tinggi, namun ketika peretas sudah berhasil melakukan peretasan terhadap dokumen tersebut, hasil duplikasi dari dokumen yang diretas hampir tidak dapat dibedakan dengan dokumen aslinya. Pemalsuan B/L konvensional lebih mudah untuk diketahui dibandingkan dengan hasil duplikasi eB/L, hal ini dikarenakan B/L konvensional menggunakan cara konvensional yaitu tanda tangan basah.

Permasalahan dalam penggunaan eB/L selain masih banyaknya peretasan data yang terjadi pada praktik transmisi dokumen elektronik dan rentannya eB/L untuk dibuat salinannya adalah dikarenakan sifatnya yang merupakan dokumen elektronik tanpa media kertas, sehingga tidak ada tanda tangan basah pada eB/L yang mana tanda tangan memiliki kekuatan yang sempurna untuk dapat dijadikan bukti bahwa telah terjadinya suatu otorisasi yang menimbulkan konsekuensi hukum.

Semakin banyaknya penggunaan eB/L dalam praktik pengangkutan antar negara mendorong dibuatnya berbagai macam peraturan-peraturan yang berusaha untuk mengakomodasi penggunaan eB/L. Salah satu contohnya yaitu *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* atau *the Rotterdam Rules* yang di dalamnya mengatur mengenai *Electronic Transport Record* (ETR) di mana didefinisikan sebagai berikut:

*“means information in one or more messages issued by electronic communication under a contract of carriage by a carrier, including information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier, so as to become part of the electronic transport record, that:*

*(a) Evidences the carrier’s or a performing party’s receipt of goods under a contract of carriage; and*

*(b) Evidences or contains a contract of carriage.”*

Dari definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa ETR adalah sebuah informasi yang diterbitkan melalui komunikasi elektronik di bawah sebuah kontrak pengangkutan yang membuktikan penerimaan barang dan juga membuktikan penjanjian pengangkutan atau berisikan persyaratan pengangkutan. Namun, *the Rotterdam Rules* belum mulai untuk berlaku dan masih sangat sedikit negara yang meratifikasinya.

Selain telah dibuatnya *the Rotterdam Rules*, respons hukum internasional juga terdapat pada pembuatan MLEC yang berusaha untuk mengakui kedudukan hukum eB/L sejak tahun 1996, tahun di mana MLEC dibuat. Pada *Article 16 MLEC* mengatur secara khusus mengenai dokumen elektronik dalam penyelenggaraan pengangkutan meskipun tidak secara eksplisit diatur mengenai eB/L, namun menyebutkan bahwa MLEC berlaku untuk setiap tindakan yang sehubungan dengan pelaksanaan pengangkutan yang mana dapat mencakup juga mengenai eB/L.

Berbagai respons telah dilakukan oleh hukum internasional untuk mengakomodasi dan mengakui eB/L dalam optik hukum. Seperti Bolero, SeaDocs, CMI dan lain-lain. Namun, sangat disayangkan karena Indonesia tidak meratifikasi *the Rotterdam Rules*, MLEC, atau perangkat peraturan internasional lainnya yang di dalamnya mengatur mengenai eB/L.

Penyelenggaraan pengangkutan barang dalam peraturan perundang-undangan Indonesia diatur pada KUHD dan UU Pelayaran. Peraturan pelaksanaan UU Pelayaran yang menyebutkan mengenai dokumen angkutan diantara beberapa peraturan pelaksanaan hanya ada pada Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2010

tentang Angkutan di Perairan yang telah dirubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 22 tahun 2011 (PP Angkutan di Perairan). Tetapi, baik di dalam UU Pelayaran dan juga PP Angkutan di Perairan tidak secara rinci mengatur persyaratan-persyaratan atas suatu B/L konvensional ataupun eB/L. Pengaturan mengenai eB/L juga pastinya tidak dapat ditemui di dalam KUHD yang mana hal ini disebabkan oleh karena KUHD merupakan peninggalan zaman penjajahan Belanda di Indonesia di mana pada saat itu belum banyak praktik dokumen elektronik baik secara domestik dan internasional.

Dengan demikian, artinya peraturan perundang-undangan Indonesia yang mengatur mengenai penyelenggaraan pelayaran belum mengakui secara hukum praktik penggunaan eB/L. Peraturan perundang-undangan Indonesia yang berkenaan dengan penyelenggaraan pelayaran hingga sekarang hanya mengatur mengenai penggunaan B/L konvensional yang mana hanya diatur secara detil di dalam KUHD.

Sedangkan mengenai dokumen elektronik dalam tatanan peraturan perundang-undangan Indonesia diatur pada Undang-undang Nomor 11 tahun 2008 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik yang diubah dengan Undang-undang Nomor 19 tahun 2016 (UU ITE). Di dalam UU ITE, dokumen elektronik didefinisikan sebagai berikut:

*“Dokumen Elektronik adalah setiap Informasi Elektronik yang dibuat, diteruskan, dikirimkan, diterima, atau disimpan dalam bentuk analog, digital, elektromagnetik, optikal, atau sejenisnya, yang dapat dilihat, ditampilkan, dan/atau didengar melalui Komputer atau Sistem Elektronik, termasuk tetapi tidak terbatas pada tulisan, suara, gambar, peta, rancangan, foto, atau sejenisnya, huruf, tanda, angka, Kode Akses, simbol atau perforasi yang memiliki makna atau arti atau dapat dipahami oleh orang yang mampu memahaminya.”*

Jika dilihat dari definisi dokumen elektronik di atas, maka eB/L dapat dikategorikan sebagai dokumen elektronik di mana eB/L merupakan informasi elektronik yang diteruskan dan disimpan dalam bentuk

digital, bukan dalam bentuk kertas yang ditampilkan melalui sistem elektronik.

Pada eB/L terdapat tanda tangan elektronik, yang mana di dalam UU ITE diatur bahwa tanda tangan elektronik merupakan alat untuk autentikasi. Pengaturan mengenai persyaratan pengamanan tanda tangan elektronik terdapat pada Pasal 12 UU ITE. Sebagaimana diatur pada Pasal tersebut, pengamanan tanda tangan elektronik sekurang-kurangnya yaitu menggunakan sistem yang tidak dapat diakses atau dibobol oleh orang lain dan penanda tangan harus memastikan kebenaran dan keutuhan semua informasi yang terkait. Tanda tangan elektronik diatur lebih lanjut pada Peraturan Pemerintah Nomor 82 tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Sistem dan Transaksi Elektronik.

UU ITE serta peraturan pelaksanaannya belum mengatur secara spesifik mengenai persyaratan-persyaratan keamanan standar yang harus dipenuhi dalam penggunaan dokumen elektronik dan juga tanda tangan elektronik yang merupakan hal yang sangat krusial untuk diatur. Hal ini dikarenakan dengan diurnya standar keamanan maka akan mengurangi praktik-praktik pembobolan dokumen elektronik. Mengingat B/L merupakan surat berharga yang dapat memindahkan kepemilikan kepada pemegangnya, sangatlah penting untuk ditentukannya standar tertentu dalam penggunaan eB/L sehingga tidak menimbulkan permasalahan-permasalahan seperti peretasan dokumen yang dapat menimbulkan kerugian yang besar.

### **Kesimpulan**

B/L elektronik atau eB/L belum diatur secara eksplisit dan diakui kedudukan hukumnya dalam peraturan perundang-undangan mengenai kegiatan pelayaran, sehubungan dengan semakin banyaknya praktik penggunaan eB/L dalam penyelenggaraan pengangkutan melalui laut.

Pengaturan secara eksplisit ini ditujukan agar adanya persyaratan-persyaratan atau ketentuan khusus dalam pemakaian eB/L yang dapat menambah keamanan dalam penggunaannya mengingat B/L merupakan dokumen dengan berbagai fungsi yang krusial dalam penyelenggaraan pengangkutan laut.

Persyaratan-persyaratan ini diantaranya yaitu penentuan perangkat yang digunakan untuk menerbitkan eB/L yang memiliki dinding keamanan berlapis, sehingga sulit untuk ditembus oleh peretas. Dikarenakan sifatnya yang sangat teknis, persyaratan-persyaratan mengenai penggunaan eB/L sebaiknya dimuat di dalam peraturan pelaksana UU Pelayaran, termasuk juga mengenai penegakkan terhadap pelanggaran penggunaan eB/L.

Dengan dimuatnya hal-hal tersebut dalam peraturan pelaksana UU Pelayaran, akan tercipta kepastian hukum bagi para *stakeholders* di bidang pengangkutan laut dan dengan demikian dapat menciptakan penggunaan eB/L yang lebih efektif dibandingkan dengan B/L konvensional.

### **Daftar Pustaka**

- Abdul Halim Barakatullah. (2009). *Perlindungan Hukum Bagi Konsumen dalam Transaksi E-Commerce Lintas Negara di Indonesia*. Yogyakarta: FH UII Press
- Abdulkadir Muhammad. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti  
*Commerce*.[https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450\\_Ebook.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/texts/electcom/05-89450_Ebook.pdf)
- Jan-Henrik Senekal. (2010). *The Electronic Bill of Lading: A Legal Perspective*. North-West University.  
<https://pdfs.semanticscholar.org/27ab/5b9b35ad6613e4df4e46e807c1a4213f5a04.pdf>
- Peter Brodie. (2006). *Commercial Shipping Handbook*. Oxon: Informa Law
- Raisha Puti Damar. (2020). *Tanggung Jawab Pengangkut atas Pembayaran Denda Keterlambatan atau Demurrage Kapal Akibat Peristiwa Force Majeure Dikaitkan dengan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*. (*Skripsi*, tidak dipublikasikan). Universitas Padjadjaran, Jatinangor.

Richard Aikens, Richard Lord, Michael Bools.  
(2016). *Bills of Lading*. Oxon: Informa  
Law

Samantha Peel. (2002). Development of the Bill  
of Lading: Its Future in Maritime  
Industry. University of Plymouth.  
[https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/  
10026.1/407](https://pearl.plymouth.ac.uk/handle/10026.1/407)

Susan Beecher. (2006). *Can the Electronic Bill of  
Lading Go Paperless?*  
[https://scholar.smu.edu/cgi/viewcon  
tent.cgi?article=1081&context=til](https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1081&context=til)

UNCITRAL. (1996). *Model Law on Electronic*