

NON-NEGOTIABLE SEA WAYBILL DALAM UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS (Bagian 2 dari 2 Tulisan)



Oleh: Aldo Rico Geraldi, S.H., M.H.

Business Legal Section Head | PT Infokom Elektrindo dan
PT MNC GS Homeshopping (MNC GROUP)

Non-negotiable Sea Waybill

Non-negotiable sea waybill telah diatur dalam UCP sebagai dokumen pengapalan antar pelabuhan atau pengangkutan barang melalui laut, baik dalam maupun luar negeri yang hampir sama dengan *Bill of Lading*. *Sea waybill* merupakan bukti kontrak pengangkutan dan penerimaan barang yang diangkut, tidak dapat dinegosiasikan dan tidak dapat dialihkan ke pihak ketiga atau dipindahtangankan.

Sea Waybill diterbitkan oleh perusahaan pelayaran kepada pelanggannya setelah pembayaran semua biaya dan penyerahan semua dokumen kepabeanan/pelabuhan yang relevan dengan negara tersebut. *Sea waybill of lading* adalah dokumen yang tidak dapat dinegosiasikan, maka dokumen tersebut tidak dapat dikirim atas pesanan pihak ketiga mana pun. Oleh karena itu, pengiriman barang yang menggunakan *sea waybill of lading* hanya dapat dilakukan kepada penerima barang atau agen resminya.

Sea waybills dikenal juga sebagai *bill of lading rilis ekspres* atau *straight bill of lading* yang digunakan ketika pengirim memutuskan untuk segera melepaskan kepemilikan barang. Tidak terdapat dokumen pengiriman atau *bill of lading* asli yang diperlukan di tempat tujuan untuk menyerahkan barang. Barang dapat dikirim kepada pihak yang diidentifikasi dalam dokumen dan pihak tersebut hanya perlu memverifikasi identitasnya dengan menunjukkan dokumen untuk mengklaim barang tersebut.

Seaway bill dikeluarkan oleh pengangkut untuk mengakui penerimaan kargo dan akan mengangkutnya dari satu tempat ke tempat lain sesuai syarat dan ketentuan dalam tagihan. *Sea waybill* hanya berfungsi sebagai pembuktian dan tidak memberikan hak atas barang atau *non-negotiable*. Saat kiriman dimuat, pengirim menerima *sea waybill* hanya sebagai referensi. Dalam hal ini, baik pengirim maupun penerima tidak diwajibkan untuk menyerahkan dokumen tambahan apa pun kepada pengangkut dan oleh karena itu barang segera dilepaskan apabila telah tiba di pelabuhan.

Sea waybill digunakan ketika tidak ada cukup waktu untuk mengirim *bill of lading* asli ke tujuan tanpa dikenakan biaya penyimpanan, *bill of lading* asli tidak diperlukan karena transaksi dilakukan

ARTIKEL

antara pihak tepercaya (perusahaan terkait/grup) atau pengirim dan penerima barang adalah bagian dari kelompok usaha yang sama dan tidak ada negosiasi yang diperlukan antara keduanya baik secara langsung atau melalui bank untuk pelepasan barang, bank tidak terlibat dalam pembiayaan perdagangan dan *bill of lading* asli tidak perlu diserahkan ke bank atau pengiriman tidak melibatkan bank mana pun dan pengirim tidak perlu menyerahkan *bill of lading* asli untuk mengamankan pembayarannya, barang tidak akan diperdagangkan atau dijual selama proses transportasi/pengangkutan dan ketika pengirim tidak punya waktu untuk mencetak tagihan asli dan kurir yang sama ke penerima barang.

Sea waybill berfungsi sebagai tanda terima barang yang dikirim dan mengidentifikasi barang, potongan, berat serta sebagai kontrak antara pengirim dan pengangkut. Tidak ada *bill of lading* asli yang dikeluarkan ketika *sea waybill* digunakan. Tanggung jawab pengangkut adalah untuk mengirimkan barang ke penerima yang telah disebutkan.

Sea waybill hanya dapat diterbitkan dengan persetujuan tertulis dari pengirim. Keuntungan *sea waybill* adalah bahwa penerima dapat mengeluarkan barang dari pabean tanpa perlu menunjukkan setidaknya satu salinan asli *bill of lading* ketika *sea waybill* dipilih sebagai dokumen pengangkutan. Hal tersebut akan mengurangi prosedur dan meningkatkan efisiensi serta dapat membantu menghilangkan atau setidaknya membatasi biaya *demurrage* dan penahanan barang saat tiba di pelabuhan.

UCP menjelaskan bahwa *non-negotiable sea waybill*, bagaimanapun dinamakan wajib terlihat mengindikasikan nama pengangkut dan ditandatangani oleh pengangkut atau agen yang ditunjuk untuk atau atas nama pengangkut, atau nakhoda kapal atau agen yang ditunjuk untuk atau atas nama nakhoda kapal. Setiap tanda tangan pengangkut, nakhoda kapal atau agen wajib diidentifikasi sebagai tanda tangan pengangkut, nakhoda kapal atau agen.

Setiap tanda tangan agen wajib mengindikasikan apakah agen telah menandatangani untuk atau atas nama pengangkut atau untuk atau atas nama nakhoda kapal. Mengindikasikan bahwa barang telah dimuat di atas kapal yang ditunjuk di pelabuhan muat yang dinyatakan dalam *credit* dengan rumusan kata yang telah dicetak atau *notasi on board* yang mengindikasikan tanggal pada saat mana barang telah dimuat di atas kapal.

Tanggal penerbitan *non-negotiable sea waybill* akan dianggap menjadi tanggal pengiriman kecuali *non-negotiable sea waybill* memuat *notasi on board* yang mengindikasikan tanggal pengiriman, yang dalam hal ini tanggal yang dinyatakan dalam *notasi on board* akan dianggap menjadi tanggal pengiriman. Jika *non-negotiable sea waybill* memuat indikasi "*intended vessel*" atau kualifikasi serupa dalam kaitannya terhadap nama kapal, *notasi on board* yang mengindikasikan tanggal pengiriman dan nama kapal yang sebenarnya diperlukan.

Non-negotiable sea waybill wajib merupakan satu-satunya *non-negotiable sea waybill* asli atau jika diterbitkan lebih dari satu asli, merupakan seperangkat lengkap sebagaimana diindikasikan pada *non-negotiable sea waybill*. Memuat syarat dan kondisi pengangkutan atau membuat

ARTIKEL

rujukan pada sumber lain yang memuat syarat dan kondisi pengangkutan (*short form atau blank back non-negotiable sea waybill*).

Isi dari syarat dan kondisi pengangkutan tidak akan diperiksa. Tidak memuat indikasi bahwa non-negotiable sea waybill tunduk pada *charter party*. *Non-negotiable sea waybill* dapat mengindikasikan bahwa barang akan atau mungkin dialihkapalkan sepanjang bahwa seluruh pengangkutan dicakup oleh satu dan *non-negotiable sea waybill* yang sama. *Non-negotiable sea waybill* yang mengindikasikan bahwa alih kapal akan atau mungkin terjadi diterima, walaupun *credit* melarang alih kapal, jika barang telah dimuat dalam kontainer, trailer atau lash barge sebagaimana dibuktikan oleh *non-negotiable sea waybill*. Klausul-klausul dalam *non-negotiable sea way bill* yang menyatakan bahwa pengangkut memiliki hak untuk mengalihkapalkan diabaikan.

9 November 2021

Referensi:

1. Adrian Sutedi, 2012, *Tinjauan Yuridis Letter Of Credit dan Kredit Sindikasi*, Alfabeta, Bandung.
2. Ec Warsidi, 2009, *Letter of Credit; A Guide To The Impact Of The New Rules Of UCP 600*, Komexindo press, Surabaya.
3. Gede Marhaendra Wija Atmaja, dkk, Sikap Mahkamah Konstitusi mengenai Keberlakuan Perjanjian Internasional dalam Hubungannya dengan Hukum Nasional, *Jurnal Magister Hukum Udayana*, 7(3):329-342, DOI: <https://doi.org/10.24843/JMHU.2018.v07.i03.p05>.
4. International Banking Commission, 2007, *International Standard Banking Practice (ISBP) for the Examination of Documents under Documentary Credit Subject to UCP No 600*.
5. International Chamber of Commerce, 2007, *United Customs and Practices for Documentary Credit ICC Publication No. 600 Revision 2007*.
6. Rumu Sakar, 2003, *Transnational Business Law: A Development Law Perspective*, Kluwer Law International, London.
7. Ramlan Ginting, 2000, *Letter Of Credit Tinjauan Aspek Hukum dan Bisnis*, Salemba Empat, Jakarta.

**Isi artikel merupakan pemikiran penulis dan tidak selalu mencerminkan pemikiran atau pandangan resmi Supply Chain Indonesia.*