BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pada era globalisasi yang semakin maju, sektor perdagangan di dunia mengalami peningkatan pesat termasuk di Indonesia. Indonesia yang merupakan salah satu negara kepulauan yang sangat luas di dunia mengandalkan lautnya sebagai sumber kehidupan dan mata pencaharian.¹ Hal ini tidak lepas dari peran industri pelayaran yang menjadi tulang punggung distribusi barang antar wilayah. Indonesia memiliki ribuan pelabuhan dan jalur pelayaran yang strategis sehingga perusahaan angkutan laut (“perusahaan angkutan”) memainkan peran vital dalam menghubungkan titik-titik distribusi, baik domestik maupun internasional.² Perusahaan angkutan tidak hanya bertanggung jawab mengangkut barang dengan aman, tetapi juga berperan besar dalam menjaga kelancaran arus logistik. Dalam menjalankan perannya, perusahaan angkutan memiliki tugas untuk memindahkan barang dan/atau orang dari suatu tempat asal (pelabuhan muat) menuju ke tempat tujuan (pelabuhan bongkar) secara efektif dan efisien. Agar pelaksanaan pengangkutan dapat berjalan, perusahaan angkutan menggunakan transportasi dan sarana yang memperlancar dan menunjang proses pengiriman/pengangkutan tersebut.

---

¹ Annisa Rizky Julieta & Made Maharta Yasa, “Penegakan Hukum Kasus Pelanggaran Hak Lintas Damai Kapal Tanker Iran dan Panama di Indonesia”, Jurnal Kertha Desa, Vol. 11 Nomor 3, Tahun 2023, hal 1879.

² Sedy Anatyo, dkk, “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Barang Muatan pada Pengangkutan Melalui Laut”, Diponogero Law Review, Vol.1, Nomor 4, Tahun 2012

Di era modern ini, salah satu upaya untuk memastikan pengangkutan dapat berjalan secara efektif dan efisien adalah dengan penggunaan sistem pengangkutan barang yang dikemas dalam peti kemas (*container*). Sarana peti kemas ini memungkinkan proses pengangkutan barang yang lebih cepat, efektif dan efisien baik dalam hal proses muat ataupun bongkar serta proses penataan di lapangan penumpukan.

Adapun menurut Purwosujitpo, pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik yang dibuat dan terjadi antara pengangkut dengan si pengirim di mana pengangkut berjanji dan mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat yang ditentukan bersama dengan selamat, sedangkan si pengirim berjanji dan mengikatkan diri untuk membayar uang atas pengangkutan tersebut kepada si pengangkut.³ Dari pendapat tersebut, dapat dipahami bahwa terdapat suatu tindakan/perikatan hukum yang memunculkan hak dan kewajiban bagi para pihak yang terlibat dalam suatu kegiatan pengangkutan yang mana apabila tidak terpenuhi/dijalankan dengan baik, maka akan ada konsekuensi hukum yang akan dikenakan kepada pihak yang lalai menjalankan kewajibannya. Dalam perspektif hukum perdata, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) juga mengatur perjanjian pengangkutan sebagai kontrak yang mengikat kedua belah pihak. Pasal 1365 KUHPerdata tentang perbuatan melawan hukum memberikan landasan bagi tanggung jawab hukum, di mana setiap orang yang melakukan perbuatan melawan

---

³ *Ibid.*

hukum wajib mengganti kerugian yang timbul akibat perbuatannya. Sementara itu, Pasal 1457 KUHPerdara mengatur tentang perjanjian angkutan sebagai suatu kesepakatan di mana pengangkut berjanji untuk mengangkut barang milik pengguna jasa ke tempat tujuan. Peristiwa hukum dalam pengangkutan barang melibatkan tiga pokok kajian yang saling terkait. Pertama, perjanjian pengangkutan dimulai dengan serangkaian tindakan hukum yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim, yaitu penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan secara timbal balik. Tindakan ini bertujuan untuk mencapai kesepakatan bersama, di mana pengangkut setuju untuk mengangkut barang atau penumpang dengan aman, dan pengirim setuju untuk membayar biaya yang disepakati. Kedua, perjanjian pengangkutan dinyatakan sah saat kedua belah pihak sepakat terhadap ketentuan yang ada, meskipun dalam banyak kasus, perjanjian ini terjadi secara lisan. Meskipun demikian, pengangkut dan pengirim saling mengikatkan diri untuk melaksanakan perjanjian tersebut. Ketiga, meskipun perjanjian pengangkutan sering dilakukan secara lisan, perjanjian ini biasanya didukung oleh dokumen pengangkutan, seperti resi pengiriman atau surat muatan, yang menjadi bukti sah bahwa perjanjian telah terjadi dan bahwa barang atau penumpang telah diserahkan untuk diangkut ke tujuan. Dokumen pengangkutan ini berfungsi sebagai alat bukti yang dapat dipergunakan untuk memastikan bahwa kedua belah pihak telah memenuhi kewajiban yang disepakati. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan adalah kontrak yang mengikat antara pengangkut dan

pengirim, yang tidak hanya mengandalkan kesepakatan lisan tetapi juga pembuktian melalui dokumen yang sah. Hal penting lainnya ialah perusahaan angkutan dalam menjalankan tugasnya wajib mematuhi kebijakan, aturan, dan undang-undang yang berlaku. Aturan-aturan yang dimaksud mencakup berbagai aspek operasional dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Pelayaran, aturan Kementerian Perhubungan, dan peraturan terkait keamanan serta keselamatan maritim lainnya. Perjanjian pengangkutan antara perusahaan angkutan dan pengirim tertuang dalam kontrak angkutan atau perjanjian pengangkutan yang berlaku antara mereka sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 38 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (“UU Pelayaran”).⁴ Ketentuan tersebut menjadi dasar bahwa dalam suatu kegiatan pengangkutan wajib diadakannya perjanjian pengangkutan yang dapat dibuktikan dengan karcis penumpang atau dokumen muatan. Dalam konteks angkutan barang, perjanjian pengangkutan ini lebih sering dikenal dengan istilah Konosemen/*Bill of Lading*. *Bill of Lading* adalah instrumen hukum yang penting dalam mengatur hubungan antara pihak pengangkut dan pemilik muatan yang mencakup rincian mengenai jenis barang yang diangkut, jumlah, berat, dan spesifikasi lainnya yang relevan. Dokumen ini juga berfungsi sebagai bukti hukum yang dapat dipertanggungjawabkan jika terjadi masalah atau

---

⁴ Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

perselisihan terkait pengangkutan muatan. *Bill of Lading* memiliki peran penting karena tidak hanya berfungsi sebagai bukti kontrak angkutan yang berisikan data muatan akan tetapi juga mengatur hak dan kewajiban antara perusahaan angkutan dengan pengguna jasa. *Bill of Lading* meliputi ketentuan mengenai tanggung jawab perusahaan angkutan atas keamanan dan keselamatan barang selama proses pengiriman, serta kewajiban pengguna jasa terkait pembayaran, pengemasan, dan penyerahan barang sesuai prosedur yang berlaku. Lebih lanjut, *Bill of Lading* menjadi dasar hukum yang menentukan batas-batas tanggung jawab perusahaan angkutan, terutama dalam hal terjadi kerusakan, kehilangan, atau keterlambatan pengiriman. Dalam konteks umum, perjanjian pengangkutan menyatakan bahwa perusahaan angkut bertanggung jawab untuk mengantarkan barang ke tujuan yang telah disepakati dengan kondisi baik dan tepat waktu sebagaimana diatur dalam Pasal 40 ayat 1 UU Pelayaran. Kewajiban pokok pengangkut meliputi:⁵

- a. Melakukan pengangkutan barang/penumpang dari pelabuhan muat sampai dengan pelabuhan tujuan dengan selamat;
- b. Menjaga, memelihara dan merawat barang/penumpang yang diangkutnya dengan baik;
- c. Menyerahkan barang yang diangkutnya kepada si penerima dalam keadaan baik, lengkap, utuh, tidak rusak dan dalam waktu yang tepat.

---

⁵ Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2020), hal. 46.

- d. Menurunkan penumpang di pelabuhan tujuan dengan baik dan tepat waktu.

Lebih lanjut dalam Pasal 40 ayat 2 UU Pelayaran diatur bahwa perusahaan angkutan memiliki tanggung jawab atas orang yang diangkutnya sesuai karcis yang berlaku dan atas muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan/perjanjian/kontrak pengangkutan yang telah disepakati. Akan tetapi dari kewajiban-kewajiban tersebut, perusahaan angkutan memiliki pengecualian tanggung jawab atas angkutan barang apabila penyerahan barang tidak dilakukan secara keseluruhan atau hanya sebagian atau rusaknya barang tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 468 ayat 2 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (“KUHD”), sebagai berikut:

- a. Terjadinya suatu peristiwa yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari (*force majeure*);
- b. Kerusakan akibat sifat, keadaan, atau cacat dari barang itu sendiri;
- c. Adanya kesalahan atau kelalaian dari si pengirim sendiri.

Pasal tersebut di atas telah mengatur hal-hal yang dapat membebaskan tanggungjawab perusahaan angkutan dalam menyerahkan muatan yang diangkutnya, yang mana apabila terjadi kerusakan, kehilangan atau keterlambatan muatan yang disebabkan oleh hal-hal yang dimaksud dalam Pasal 468 ayat 2 KUHD tersebut, maka perusahaan angkutan dapat dibebaskan dari tuntutan ganti rugi dari si pengirim ataupun si pemilik barang.

Berkaitan dengan tanggungjawab dan batasan pengecualian yang disebutkan di atas, salah satu tantangan yang dihadapi oleh perusahaan angkutan ialah mengenai legalitas barang yang termuat dalam kontainer milik perusahaan angkutan. Pasal 40 ayat 2 UU Pelayaran mengatur bahwa perusahaan angkutan bertanggungjawab atas barang-barang yang jenis dan jumlahnya disebutkan dalam dokumen perjanjian pengangkutan yang mana dalam hal ini data-data yang termuat dalam perjanjian pengangkutan berasal dari si pengirim, sehingga dapat dikatakan bahwa dalam menjalankan transaksi bisnis pengangkutan antara si perusahaan angkutan dan pengirim, perusahaan angkutan meyakini adanya itikad baik dari pengirim serta menggunakan asas kepercayaan atas seluruh data pengangkutan yang diberikan si pengirim kepada si perusahaan angkutan. Di samping itu, secara aturan juga tidak diatur secara tegas bahwa perusahaan angkutan wajib memeriksa isi muatan setiap kontainer secara mendetail, melainkan perusahaan angkutan hanya bertindak sebagai pihak yang memastikan pengiriman barang dari satu titik ke titik lain telah sesuai dan berdasarkan perjanjian angkut yang telah dibuat dengan pengguna jasa. Meskipun demikian, dalam praktiknya, perusahaan angkutan sering kali mengalami konsekuensi hukum dan tidak terlepas dari risiko akibat tindakan ilegal yang dilakukan oleh pengguna jasa. Sebuah kasus yang cukup signifikan dalam hal ini adalah perampasan kontainer akibat muatan illegal milik pengirim/pengguna jasa. Pada kenyataannya, ada situasi di mana perusahaan angkutan harus menanggung risiko hukum atas pelanggaran

hukum yang bukan atau tidak terbukti merupakan tindakan mereka, melainkan sepenuhnya berada di bawah kendali pengirim/pengguna jasa. Situasi ini menunjukkan adanya kondisi di mana perusahaan angkutan tidak memiliki kendali langsung terhadap isi kontainer yang diangkut akan tetapi ikut serta menanggung akibat hukumnya.

Salah satu contoh nyata dari permasalahan ini adalah kasus perampasan kontainer berisikan muatan ilegal yang tercermin dalam Putusan Pengadilan Negeri Makassar No. 812/Pid.Sus/2019/PN Mks. Dalam kasus tersebut, kontainer milik perusahaan angkutan PT Tempuran Emas disita oleh pihak berwenang karena mengangkut kayu hasil hutan yang tidak dilengkapi dokumen resmi, atau dikenal sebagai Surat Keterangan Sahnya Hasil Hutan Kayu dan disamping itu PT Tempuran Emas selaku pemilik kontainer tidak dilibatkan/diikut sertakan dalam proses persidangan. Kembali lagi diketahui bahwa perusahaan angkutan tidak memiliki pengetahuan dan keterlibatan langsung dalam pengisian atau pengecekan legalitas barang yang dimasukkan ke dalam kontainer. Peran perusahaan angkutan sebatas sebagai pengangkut barang dari pelabuhan muat ke pelabuhan bongkar. Kasus ini menjadi contoh konkret mengenai bagaimana perusahaan angkutan dapat mengalami kerugian material, kehilangan reputasi, dan bahkan penurunan kepercayaan di dunia usaha disaat peran dan tanggung jawab perusahaan angkutan hanya sebagai pengangkut dan bukan pemilik atau penanggung jawab atas isi muatan. Perampasan kontainer yang seharusnya dilindungi dalam kontrak angkutan

menciptakan masalah hukum yang kompleks. Hal ini menimbulkan pertanyaan mendasar akan sejauh mana perusahaan angkutan memiliki tanggung jawab atas muatan ilegal yang bukan milik mereka dan yang berada di luar kendali mereka.

Dalam ranah hukum, beberapa peraturan perundang-undangan di Indonesia telah memberikan batasan yang jelas mengenai tanggung jawab perusahaan pelayaran dalam kaitannya dengan angkutan barang. Undang-Undang Dasar 1945 (“UUD 1945), sebagai landasan hukum tertinggi di Indonesia, menetapkan bahwa segala tindakan negara dan warganya harus berdasarkan hukum. Pasal 1 Ayat (3) UUD 1945 menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum yang menjamin kepastian dan keadilan hukum bagi semua warga negara, termasuk bagi entitas perusahaan. Pasal 27 Ayat 1 dan Pasal 28D Ayat 1 UUD 1945 mengatur bahwa setiap orang berhak mendapatkan perlakuan yang sama di hadapan hukum, termasuk hak atas perlindungan hukum yang adil dan tidak diskriminatif.

Meskipun peraturan yang ada secara jelas mengatur batasan tanggung jawab perusahaan pelayaran dan memberikan perlindungan hukum yang semestinya, realitas yang terjadi di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan. Dalam kasus perampasan kontainer berisi muatan ilegal, perusahaan angkutan sering kali tidak terlindungi dari aspek hukum dan masih harus menanggung risiko perampasan dan konsekuensi hukum lainnya. Situasi ini menimbulkan kerancuan mengenai peran dan tanggung jawab perusahaan angkutan, yang pada dasarnya hanyalah pengangkut dan

bukan pihak yang memiliki atau mengendalikan isi barang. Konflik antara ketentuan hukum dan praktik lapangan ini menyebabkan ketidakpastian hukum bagi perusahaan angkutan, yang berpotensi menghambat kelancaran bisnis logistik. Apabila perusahaan angkutan selalu dibebani dengan risiko perampasan akibat pelanggaran hukum yang dilakukan oleh pengirim/pengguna jasa, hal ini dapat berdampak buruk pada perekonomian, iklim bisnis pelayaran dan berpotensi menurunkan kepercayaan perusahaan terhadap pengguna jasa. Ketidakpastian hukum ini menimbulkan kerugian baik secara materiil, yaitu hilangnya kontainer yang merupakan aset perusahaan, maupun secara immateriil, yaitu reputasi dan hubungan bisnis perusahaan dengan mitra dagang. Dalam kondisi seperti ini, penting bagi perusahaan angkutan untuk mendapatkan perlindungan hukum yang sesuai dengan peran mereka sebagai pengangkut. Hukum seharusnya memberikan batasan yang tegas antara tanggung jawab perusahaan angkutan dan tanggung jawab pengguna jasa, terutama terkait dengan kontainer yang berisi muatan ilegal. Sebagai penyedia jasa angkutan, perusahaan angkutan harus dapat menjalankan operasional mereka tanpa harus khawatir terhadap risiko perampasan akibat perbuatan melawan hukum yang tidak berada di bawah kendali mereka.

Berdasarkan uraian di atas, Penulis bermaksud untuk mengkaji lebih dalam perlindungan dan tanggung jawab hukum perusahaan angkutan dalam kasus perampasan kontainer akibat muatan ilegal milik pengirim/pengguna jasa lewat penulisan tesis dengan judul “Perlindungan

Hukum bagi Perusahaan Angkutan dalam Kasus Perampasan Kontainer akibat Muatan Ilegal Milik Pengirim”.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penulisan tesis ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana legalitas tindakan perampasan kontainer milik perusahaan angkutan akibat muatan ilegal milik pengirim menurut hukum yang berlaku?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi perusahaan angkutan atas kontainer miliknya yang dirampas akibat muatan ilegal milik pengirim?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Memecahkan persoalan hukum terkait perlindungan dan tanggungjawab perusahaan angkutan dalam menghadapi risiko perampasan kontainer miliknya yang berisikan muatan ilegal milik pengirim, dengan mempertimbangkan regulasi yang berlaku dan ketentuan dalam *bill of lading* sebagai instrumen utama dalam kontrak pengangkutan.
2. Menemukan solusi hukum yang jelas mengenai batasan tanggung jawab perusahaan angkut atas muatan dalam kontainer yang diangkut, serta upaya hukum yang memungkinkan bagi perusahaan angkutan untuk melindungi hak-haknya dalam situasi di mana kontainer perusahaan

angkutan dirampas akibat tindakan ilegal yang berada di luar kendali mereka.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat:

1. Manfaat Teoritis

Memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu hukum maritim di Indonesia, khususnya dalam memperdalam pemahaman mengenai perlindungan dan tanggung jawab hukum perusahaan angkutan dalam kasus perampasan kontainer akibat muatan ilegal. Di sisi lain dapat menjadi bahan penelitian-penelitian lanjutan di bidang hukum maritim yang sejalan dengan perkembangan hukum internasional, sehingga menciptakan kerangka hukum yang semakin kokoh untuk mendukung pertumbuhan industri pelayaran di Indonesia

2. Manfaat Praktik

Memberikan masukan bagi pembuat kebijakan dan praktisi hukum dalam menyusun regulasi yang lebih jelas terkait risiko muatan ilegal, serta menjadi referensi untuk memperbarui ketentuan dalam *bill of lading* agar lebih relevan dengan permasalahan yang dihadapi di lapangan.

1.5 Sistematika Penulisan

Guna mempermudah pemahaman dan membahas permasalahan secara sistematis dan terarah, pembahasan dalam studi ini disusun dalam beberapa bab yang masing-masing memiliki sub-bab, sehingga mencerminkan keterkaitan yang logis antara satu bab dengan bab lainnya.

Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini dibagi sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab I berisikan dan membahas mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab II berisikan dan membahas landasan teori yang meliputi teori perlindungan hukum dan tanggung jawab hukum, serta landasan konseptual yang menjelaskan terkait dengan konsep muatan illegal dan perampasan barang bukti oleh negara.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab III berisikan metode penelitian yang digunakan oleh penulis yang meliputi jenis penelitian, jenis data, teknik pengumpulan data, dan pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini.

BAB IV : HASIL PEMBAHASAN DAN ANALISIS

Bab IV berisikan inti dan hasil penelitian yang diperoleh berdasarkan metode penelitian yang digunakan serta membahas dan menjawab rumusan masalah yang dimiliki yang mengacu pada teori-teori dan landasan konseptual yang termuat dalam tinjauan pustaka.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Bab V berisikan bab penutup yang berisi kesimpulan dari Bab I-IV dan saran-saran yang dapat diberikan berdasarkan temuan-temuan penelitian.

Dengan struktur ini, diharapkan pembaca dapat dengan mudah mengikuti alur pembahasan dan memahami masalah yang dibahas secara komprehensif.