

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Globalisasi telah membuka peluang kegiatan ekonomi secara global bagi produsen dan konsumen serta dapat mendorong pertumbuhan perdagangan secara keseluruhan. Saat ini yang ditandai dengan integrasi di semua bidang termasuk arus perdagangan dan persaingan bisnis yang semakin ketat, bersama dengan tingginya tingkat mobilitas masyarakat dan lalu lintas uang dan barang.

Agar aktivitas mobilitas masyarakat dapat berjalan lancar, masyarakat memerlukan kebutuhan mendasar akan sarana dan prasarana transportasi. Hal ini juga berdampak terhadap peningkatan secara signifikan dilihat dari volume pengiriman barang yang selalu berkembang setiap tahunnya atas permintaan pengiriman barang, bukan hanya di Indonesia tapi juga di seluruh dunia.

Salah satu sarana transportasi yang berperan penting dalam memajukan dan melancarkan mobilitas adalah pengangkutan. Pengangkutan merupakan kegiatan yang melibatkan pemindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Tujuan dari pengangkutan adalah untuk memfasilitasi pergerakan orang atau distribusi barang menggunakan moda transportasi melalui darat, laut, udara, dan rel. Pengangkutan dapat dilakukan secara individu atau secara massal, tergantung pada kebutuhannya untuk mencapai agar meningkatkan efisiensi serta memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan di berbagai sektor pemerintahan, termasuk ekonomi, sosial, budaya, dan lainnya.

Dengan infrastruktur transportasi yang baik dan memadai, mobilitas masyarakat dan distribusi barang dapat berlangsung dengan lancar dan efisien. Harapannya, dengan sarana dan prasarana pengangkutan yang optimal, dapat memperkuat hubungan timbal balik antar wilayah. Tidak hanya itu, peran pengangkutan juga krusial dalam memacu aktivitas perdagangan di masyarakat.

Meningkatnya kebutuhan pengangkutan saat ini diperlukan manajemen logistik yang efisien salah satunya pada bidang teknologi dan transportasi agar industri pengangkutan memiliki pengiriman yang efisien. Inovasi dalam transportasi juga telah banyak dilakukan oleh pelaku usaha pengangkutan, seperti penggunaan kapal kargo yang lebih besar untuk dapat memuat volume angkutan yang lebih banyak atau pesawat kargo yang efisien dapat mempercepat pengiriman barang untuk mengurangi biaya logistik sehingga konsumen dapat lebih merasakan manfaat akan adanya pengangkutan ini.

Dukungan pemerintah dalam pengembangan infrastruktur transportasi yang efisien dan efektif menjadi kunci utama dalam memperluas jaringan transportasi di Indonesia. Hal ini memungkinkan terciptanya konektivitas yang lebih baik antar wilayah dan memacu kegiatan ekonomi yang bertujuan mencapai kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh.

Indonesia yang memiliki wilayah geografis unik yang sebagian besar wilayahnya merupakan perairan dari ribuan pulau, baik besar maupun kecil memungkinkan untuk menggunakan berbagai moda transportasi, termasuk darat, laut, dan udara. Dikarenakan Indonesia adalah negara kepulauan, terciptanya konektivitas antar pulau dan hubungan antar daerah yang luas membutuhkan infrastruktur transportasi yang memadai. Baik untuk menghubungkan kota satu

dengan yang lainnya maupun pulau-pulau yang terpisah dan pengangkutan menjadi faktor penting dalam mencapai tujuan tersebut.

Pengangkutan dianggap sebagai faktor yang sangat penting karena dipengaruhi oleh sejumlah faktor selain kondisi geografis Indonesia. Pengangkutan berperan sebagai penunjang pembangunan dengan kemajuan dan kelancarannya yang akan mendukung pelaksanaan pembangunan, termasuk penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan dari berbagai sektor ke seluruh pelosok Indonesia, yang melibatkan bidang seperti industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan. Selain itu, pengangkutan mempersingkat jarak antara desa dan kota, memungkinkan mobilitas orang dan barang menjadi lebih cepat, dan berperan sebagai penunjang perkembangan ilmu dan teknologi.

Oleh karena sebagian besar wilayah Indonesia terdiri dari laut atau perairan, penggunaan kapal laut sangat umum dilakukan sebagai sarana pengangkutan antar pulau oleh masyarakat. Jasa pengangkutan laut merupakan salah satu bentuk transportasi yang sering digunakan oleh Indonesia. Oleh karena itu, penyelenggaraan pengangkutan laut sebagai moda transportasi haruslah diatur dalam satu sistem transportasi nasional yang terpadu. Sistem yang mampu menyediakan layanan transportasi yang selaras dengan kebutuhan serta memberikan pelayanan angkutan yang aman, cepat, teratur, nyaman, dan efisien dengan biaya yang dapat dijangkau oleh masyarakat.

Pengangkutan laut melibatkan penggunaan kapal atau perahu untuk mengangkut kargo atau penumpang dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya, baik dalam negeri maupun lintas negara. Peran jasa laut ini sangat krusial dalam

perdagangan, baik di tingkat nasional maupun internasional, karena kapal laut mampu membawa jumlah barang yang besar dalam satu perjalanan. Jasa pengangkutan laut sendiri sangatlah diandalkan karena efisiensinya dalam menghubungkan pulau-pulau di Indonesia dengan biayanya yang lebih terjangkau dan kapasitas angkut yang besar, hal ini menjadikannya pilihan utama bagi banyak orang.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia sangat membutuhkan angkutan laut yang dapat mencakup seluruh wilayah nusantara. Penggunaan kapal laut memungkinkan pengangkutan barang dan/atau orang dalam jumlah besar dengan biaya yang terjangkau dan menguntungkan bagi pengguna jasa pengangkutan. Menurut Pasal 310 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (selanjutnya disebut sebagai KUHD), pengertian kapal laut adalah:

“Semua kapal yang digunakan untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Pelayaran merupakan sistem yang mencakup angkutan di perairan, kegiatan di pelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.”

Kapal sebagai instrumen penting pengangkutan laut, yang mengangkut komoditi barang atau orang pasti memerlukan pelabuhan laut sebagai sarana penunjang yang juga penting. Banyaknya armada angkutan laut yang didaftarkan dalam daftar kapal berbendera Indonesia dapat dilihat melalui data statistik yang disusun oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia<sup>1</sup> sebagai berikut:

---

<sup>1</sup> Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, “Jumlah Armada Angkutan Laut Menurut Jenis Pelayaran”, <https://portaldata.kemenuh.go.id/content/dataset/10045>, diakses pada 6 Januari 2024.

**Gambar 1.1.**

**Jumlah Kapal/Armada Angkutan Laut Berbendera Indonesia**

**Tahun 2022**

<b>uraian</b>	<b>satuan</b>	<b>tahun</b>	<b>nilai</b>
Angkutan Laut (Pelayaran)	Unit	2022	18763.00
Angkutan Laut (Pelayaran)	GT	2022	55499028.00
Angkutan Laut (Pelayaran)	DWT	2022	36725287.00
Angkutan Laut (Pelayaran)	HP	2022	16635202.00
Pelayaran Rakyat	Unit	2022	0.00
Pelayaran Rakyat	GT	2022	0.00
Perintis	Unit	2022	0.00
Perintis	DWT	2022	0.00
Perintis	GT	2022	0.00
Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS)	Unit	2022	341.00
Angkutan Laut Khusus (SIOPSUS)	DWT	2022	181267.00

Pengertian pelabuhan diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Pelayaran (selanjutnya disebut sebagai PP 31/2021) yang mengubah ketentuan dalam Peraturan Pemerintah No. 64 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan, Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian, Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan. Secara umum pengertian pelabuhan Pasal 1 ayat (9) PP 31/2021 adalah:

“Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan Pelayaran dan kegiatan penunjang Pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi.”

Dalam penelitian ini, pelabuhan yang dimaksud adalah pelabuhan utama atau primer yang memiliki fungsi utama dalam melayani segala kegiatan angkutan laut, terutama sebagai tempat asal dan tujuan penumpang dan/atau barang, serta sebagai lokasi angkutan penyeberangan antar daerah. Selain itu, pelabuhan ini berperan sebagai titik penting dalam proses bongkar muat barang untuk kapal-kapal yang memasuki dan meninggalkan pelabuhan, baik untuk muatan angkutan laut dalam negeri maupun internasional dalam volume besar. Untuk melaksanakan fungsi-fungsi tersebut, diperlukan pelabuhan yang efisien sebagai perantara pengangkutan dan juga menyediakan layanan pengurusan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Dengan pertumbuhan industri yang pesat saat ini, semakin banyak perusahaan yang menawarkan jasa pengiriman barang. Salah satu layanan yang populer adalah pengiriman barang melalui angkutan laut, yang merupakan bisnis utama bagi pelaku usaha di bidang pelayaran, khususnya perusahaan pelayaran dalam negeri. Pengertian perusahaan pelayaran (atau disebut juga sebagai pengangkut) dalam negeri sendiri adalah kegiatan angkutan laut antar pelabuhan di Indonesia yang dilakukan secara tetap dan teratur dan/atau dengan pelayaran tidak tetap dan tidak teratur dengan menggunakan semua jenis kapal.

Perusahaan pelayaran dalam negeri saat ini menawarkan beragam fasilitas dan kemudahan yang berbeda-beda untuk menarik minat konsumen. Penanganan

yang lebih baik dan pelayanan yang lebih nyaman juga menjadi fokus utama bagi perusahaan-perusahaan ini dalam upaya memberikan kepuasan bagi konsumen. Kemudahan dalam pelayanan dan fasilitas yang kompetitif yang ditawarkan oleh perusahaan pelayaran dalam negeri dapat memberikan keunggulan untuk menjadi alasan utama bagi konsumen untuk mengirimkan barang mereka melalui jasa pengangkutan laut.

Fenomena ini dapat dilihat dalam perkembangan industri pengangkutan laut di Indonesia yang memperlihatkan kemajuan signifikan yang ditandai banyaknya pelaku industri yang memilih jasa pengangkutan laut untuk mengangkut komoditas mereka. Perkembangan ini dapat dilihat melalui data statistik volume muat barang (peti kemas dan non peti kemas) untuk pelayaran dalam negeri di 25 pelabuhan strategis tahun 2022<sup>2</sup> yang disusun oleh Badan Pusat Statistik Indonesia sebagai berikut:

---

<sup>2</sup> Direktorat Statistik Distribusi, “Statistik Transportasi Laut 2022”, Badan Pusat Statistik Indonesia, Vol 8, 27 November 2023, hal. 16.

Gambar 1.2.

**Volume Muat Barang (Peti Kemas dan Non Peti Kemas)**

**Pelayaran Dalam Negeri di 25 Pelabuhan Strategis**

Provinsi/ <i>Province</i>	Pelabuhan/ <i>Port</i>	Muat/ <i>Loading</i>	
		2021	2022
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Aceh	1. Lhokseumawe	204	83
2. Sumatera Utara	2. Belawan	70	487
3. Sumatera Barat	3. Teluk Bayur	3.139	3.629
4. Riau	4. Dumai	568	660
	5. Pekanbaru	-	-
5. Sumatera Selatan	6. Palembang	1.327	1.251
6. Lampung	7. Panjang	12.534	14.329
7. Kepulauan Riau	8. Tanjung Pinang <sup>1</sup>	135	118
	9. Batam <sup>2</sup>	1.384	1.731
8. DKI Jakarta	10. Tanjung Priok	12.837	14.093
9. Jawa Tengah	11. Tanjung Emas	39	232
10. Jawa Timur	12. Tanjung Perak	4.952	3.857
11. Banten	13. Banten <sup>3</sup>	17.763	11.104
12. Bali	14. Bena	15	3
13. Nusa Tenggara Timur	15. Tenau	90	125
14. Kalimantan Barat	16. Pontianak	447	500
15. Kalimantan Selatan	17. Banjarmasin	23.860	31.757
16. Kalimantan Timur	18. Balikpapan	9.439	8.799
	19. Samarinda	1.398	1.143
17. Sulawesi Utara	20. Bitung	1.086	959
18. Sulawesi Selatan	21. Makassar	3.473	4.171
19. Maluku	22. Ambon	539	280
20. Papua Barat	23. Sorong	390	200
21. Papua	24. Jayapura	323	332
	25. Biak	322	537
<b>Total 25 Pelabuhan Strategis/ Total of 25 Strategic Ports</b>		<b>96.334</b>	<b>100.380</b>
<b>Total Seluruh Pelabuhan<sup>4</sup>/ Total of All Ports<sup>4</sup></b>		<b>384.416</b>	<b>398.566</b>

Selain data statistik volume muat di 25 pelabuhan strategis, berikut ini statistik volume bongkar barang (peti kemas dan non peti kemas) di 25 pelabuhan strategis tahun 2022<sup>3</sup> yang disusun oleh Badan Pusat Statistik Indonesia sebagai berikut:

<sup>3</sup> *Ibid*, hal. 17.

**Gambar 1.3.**

**Volume Bongkar Barang (Peti Kemas dan Non Peti Kemas)**

**Pelayaran Dalam Negeri di 25 Pelabuhan Strategis**

Provinsi/ <i>Province</i>	Pelabuhan/ <i>Port</i>	Bongkar/ <i>Unloading</i>	
		2021	2022
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Aceh	1. Lhokseumawe	692	319
2. Sumatera Utara	2. Belawan	2.664	4.229
3. Sumatera Barat	3. Teluk Bayur	3.626	3.801
4. Riau	4. Dumai	1.565	1.877
	5. Pekanbaru	-	-
5. Sumatera Selatan	6. Palembang	1.600	1.208
6. Lampung	7. Panjang	4.745	4.035
7. Kepulauan Riau	8. Tanjung Pinang <sup>1</sup>	532	567
	9. Batam <sup>2</sup>	4.192	8.521
8. DKI Jakarta	10. Tanjung Priok	10.955	13.881
9. Jawa Tengah	11. Tanjung Emas	3.760	4.086
10. Jawa Timur	12. Tanjung Perak	7.127	7.796
11. Banten	13. Banten <sup>3</sup>	70.135	60.163
12. Bali	14. Benoa	384	716
13. Nusa Tenggara Timur	15. Tenau	326	297
14. Kalimantan Barat	16. Pontianak	1.120	1.194
15. Kalimantan Selatan	17. Banjarmasin	53.141	58.982
16. Kalimantan Timur	18. Balikpapan	9.441	9.403
	19. Samarinda	5.452	4.194
17. Sulawesi Utara	20. Bitung	2.670	2.442
18. Sulawesi Selatan	21. Makassar	6.194	7.577
19. Maluku	22. Ambon	1.746	829
20. Papua Barat	23. Sorong	1.442	668
21. Papua	24. Jayapura	2.021	1.999
	25. Biak	580	825
<b>Total 25 Pelabuhan Strategis/Total of 25 Strategic Ports</b>		<b>196.110</b>	<b>199.609</b>
<b>Total Seluruh Pelabuhan<sup>4</sup>/Total of All Ports<sup>4</sup></b>		<b>399.325</b>	<b>392.928</b>

Gambar 1.2. dan gambar 1.3. di atas menunjukkan perkembangan volume muat dan bongkar barang pelayaran dalam negeri di 25 pelabuhan strategis Indonesia di tahun 2021 dan 2022. Total volume barang dimuat di 25 pelabuhan strategi pada tahun 2022 mengalami peningkatan sebesar 4,20 persen dibandingkan tahun 2021 yang terjadi di 3 pelabuhan utama yakni pelabuhan Belawan, Tanjung Priok, dan Makassar. Sedangkan total volume barang dibongkar dalam negeri di 25 pelabuhan strategis mengalami peningkatan sebesar 1,78 persen dibanding tahun 2021.

Industri pengangkutan laut juga terlihat pada volume bongkar muat barang pada pelayaran dalam negeri yang mengalami perkembangan fluktuatif namun cenderung meningkat selama periode tahun 2008 sampai tahun 2022. Hal ini dapat dilihat melalui data statistik bongkar muat barang pelayaran dalam negeri di pelabuhan Indonesia<sup>4</sup> sebagai berikut:

**Gambar 1.4.**

**Volume Bongkar Muat Barang Pelayaran Dalam Negeri  
di Pelabuhan Indonesia Periode Tahun 2008 – 2022**

Tahun/Year	Bongkar/Unloaded	Muat/Loaded
(1)	(2)	(3)
2008	243.312	170.895
2009	249.052	242.110
2010	221.675	182.486
2011	284.292	238.940
2012	327.715	312.599
2013	336.063	303.881
2014	381.602	328.743
2015 <sup>*</sup>	318.681	296.169
2016 <sup>*</sup>	361.584	324.788
2017 <sup>*</sup>	409.335	337.846
2018 <sup>*</sup>	410.057	363.122
2019 <sup>*</sup>	401.068	358.025
2020 <sup>*</sup>	367.252	363.270
2021 <sup>*</sup>	399.325	384.416
2022 <sup>*</sup>	392.928	398.566

Catatan/Notes: \* Termasuk peti kemas

Sumber/Source: Pelabuhan Laut-SIMOPPEL/Port Authority-SIMOPPEL



**Gambar 3.1** Perkembangan Bongkar Muat Barang Pelayaran Dalam Negeri di Pelabuhan Indonesia/Growth of Loading and Unloading Cargo of Domestic Voyage at Indonesian Ports (000 ton), 2008–2022

Pada tabel 1.4. rata-rata peningkatan volume bongkar sebesar 6,98 persen atau berkisar antara 221,68 juta hingga 410,06 juta ton per tahun. Sedangkan

<sup>4</sup> *Ibid*, hal. 32.

peningkatan volume muat meningkat sebesar 7,41 persen atau berkisar antara 170,90 hingga 398,57 juta ton per tahun, dengan kenaikan volume bongkar barang tertinggi pada tahun 2016 sebesar 13,46 persen dan volume muat barang sebesar 9,66 persen.

Peningkatan dalam pelayanan pengangkutan laut dari tahun ke tahun akan memiliki dampak signifikan terhadap kontribusi perekonomian Indonesia. Negara akan mendapatkan pemasukan tambahan melalui pajak yang diterapkan pada barang yang diangkut serta biaya layanan di pelabuhan. Selain itu, hal ini juga dapat menciptakan lapangan pekerjaan di masyarakat dengan harapan dapat mendukung perkembangan dan kemajuan daerah-daerah, khususnya daerah yang tergolong dalam daerah 3T (terpencil, terdepan, dan terluar) di Indonesia.

Walaupun pengangkutan laut memegang peranan strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia dan menjadi andalan bagi konsumen yang ingin mengirimkan barangnya, tidak dapat dipungkiri pengiriman barang melalui jasa angkutan laut juga memiliki risiko. Risiko tersebut meliputi kerusakan barang/muatan konsumen, kerusakan kapal, kapal tenggelam, kecelakaan kapal seperti tenggelam atau terbakar, serta risiko lain seperti tabrakan kapal, ancaman perang, perampokan, dan pembajakan di laut. Risiko-risiko ini dapat mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang yang menyebabkan barang menjadi rusak (untuk sifat muatan yang mudah rusak) atau bahkan yang lebih buruknya barang hilang saat pengiriman.

Dalam hal terjadinya kerusakan atau kehilangan barang/muatan konsumen, perusahaan pelayaran selaku pemberi jasa pengangkutan laut berkewajiban untuk mengganti kerugian yang diderita konsumen. Aturan atas kewajiban penggantian

kerugian yang wajib dilaksanakan perusahaan pelayaran di Indonesia tertera dalam Pasal 468 KUHD yang menyatakan:

“Persetujuan pengangkutan mewajibkan si pengangkut untuk menjaga akan keselamatan barang yang harus diangkutnya, mulai saat diterimanya hingga saat diserahkan barang tersebut. Si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian, yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali apabila dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi, disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat daripada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari si yang mengirimkannya.”

Lebih lanjut pada Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (selanjutnya disebut sebagai UU Pelayaran) mengatur mengenai tanggung jawab perusahaan pelayaran menyatakan:

“Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas akibat yang ditimbulkan oleh pengoperasian kapalnya berupa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut;
- c. Keterlambatan angkutan penumpang dan atau barang yang diangkut;
- d. Kerugian pihak ketiga.”

Berdasarkan penjelasan tersebut, perusahaan pelayaran berkewajiban menyelenggarakan pengiriman barang dari tempat asal ke tujuan tertentu dengan aman. Jika terjadi kerusakan barang atau muatan konsumen pengangkutan yang bukan sebab suatu kecelakaan yang tidak dapat dihindari atau dicegah, terjadi cacat pada barang atau pada pengepakan barang, atau disebabkan oleh kesalahan dari konsumen pengangkutan (penumpang, pengirim barang, penerima barang), maka pengangkut harus dianggap bertanggung jawab penuh atas kerugian yang dialami konsumen pengangkutan. Mengenai pertanggungjawaban hukum penggantian kerugian tersebut haruslah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku di Indonesia, yang menunjukkan keselarasan dengan peraturan yang telah

ditetapkan.

Perusahaan pelayaran juga harus mengambil langkah-langkah mitigasi risiko terhadap kegiatan usaha yang dilakukannya. Risiko dapat mempengaruhi aspek kegiatan usaha, oleh karena itu perusahaan pelayaran harus berupaya mencegah dan/atau meminimalkan dampak kerugian jika terjadi risiko pengangkutan, dengan tujuan meminimalisir kerugian yang dialami perusahaan pelayaran dan konsumen pengangkutan yang menggunakan layanannya. Tidak sedikit perusahaan pelayaran yang gagal dalam meminimalisir risiko yang terjadi selama pengangkutan, disebabkan oleh beberapa faktor seperti manajemen pengelolaan risiko yang kurang baik, risiko kerusakan pada alat pengangkutan seperti gangguan mesin kapal yang mengakibatkan terganggunya proses pengangkutan laut, ataupun terjadinya bencana alam.

Dari faktor-faktor tersebut, pelaku usaha pengangkutan laut harus memperhatikan dengan cermat risiko-risiko yang mungkin timbul dan mengelolanya secara efektif melalui mitigasi risiko yang tepat. Penanganan atau mitigasi risiko dapat dilakukan melalui dua pendekatan: Pengendalian risiko (*risk control*) meliputi metode menghindari risiko, mengendalikan kerugian, pemisahan, kombinasi, dan pemindahan risiko. Pada sisi lain, pembiayaan risiko (*risk financing*) dilakukan dengan metode pemindahan risiko dengan cara menanggung risiko secara langsung, melakukan retensi, atau mengalihkan risiko kepada perusahaan asuransi.

Namun saat ini masih terdapat masalah penggantian kerugian yang tidak dilakukan oleh perusahaan pelayaran kepada konsumen pengangkutan, meskipun perusahaan pelayaran telah memiliki asuransi yang dapat menjamin kepentingan

usaha perusahaan maupun kerugian yang mungkin timbul selama pengangkutan. Tindakan tersebut menyebabkan konsumen pengangkutan tidak memperoleh penggantian kerugian dari perusahaan pelayaran, terutama jika barang yang dikirim tidak diasuransikan oleh konsumen sendiri. Akibatnya, beban kerugian karena kehilangan atau kerusakan barang akan ditanggung sepenuhnya oleh konsumen pengangkutan tanpa adanya penggantian dari perusahaan pelayaran selaku pemberi jasa angkutan.

Seiring dengan berkembangnya dunia usaha saat ini, khususnya di bidang jasa pengangkutan laut. Diperlukan upaya yang lebih baik lagi dari segi regulasi yang ditetapkan oleh pemerintah dalam meningkatkan perlindungan hukum bagi konsumen yang mengalami kerugian saat menggunakan jasa pengangkutan laut. Tujuannya adalah untuk memastikan bahwa konsumen yang mengalami kerugian dalam pengangkutan laut memperoleh penggantian yang adil serta mendapatkan perlindungan hukum yang baik. Hal tersebut bertujuan agar terciptanya keadilan antara kepentingan perusahaan pelayaran dan konsumen pengangkutan, sehingga perlindungan bagi konsumen pengangkutan terjamin dan kepastian hukum bagi mereka yang langsung menggunakan jasa tersebut dapat tercapai. Hal ini juga selaras dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut sebagai UUPK) yang bertujuan untuk memberikan kepastian hukum yang menjamin keselamatan, kesehatan, dan kesejahteraan konsumen. Upaya ini dilakukan agar masyarakat mendapatkan produk barang atau jasa yang aman, serta terhindar dari kerugian dengan mempertimbangkan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan, serta kepastian hukum dari hubungan antara pelaku usaha dan

konsumen.

Berdasarkan penjelasan latar belakang masalah penelitian ini, penulis akan memfokuskan pembahasan mengenai topik “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Konsumen Pengangkutan yang Mengalami Kerugian dalam Pengiriman Barang melalui Angkutan Laut di Indonesia.” Penulis menguraikan tanggung jawab pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian pengiriman barang melalui angkutan laut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku Indonesia. Kemudian penulis akan menganalisis pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut atas penggantian kerugian terhadap insiden pengiriman barang melalui angkutan laut.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah sebagaimana telah diuraikan di atas, maka terdapat 2 (dua) rumusan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian pengiriman barang melalui angkutan laut berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku Indonesia?
2. Bagaimana pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan laut dilihat dari sudut pandang penggantian yang ditanggung oleh asuransi?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan dari penelitian ini adalah mengkaji dengan menganalisis secara sistematis untuk menemukan solusi terhadap permasalahan hukum yang berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan laut, dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan yang berlaku Indonesia serta penerapan regulasi dan ketentuan hukum tersebut.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Hasil dari tujuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi semua pihak yang terlibat dalam penelitian ini, sebagai berikut:

#### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk menambah sumber pengetahuan/literasi dan memberikan kontribusi di bidang akademis. Selain itu, diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam kepada semua pihak, khususnya pelaku usaha yang terlibat, yang ingin mempelajari pembahasan dalam penelitian ini terkait tanggung jawab dan pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan laut di Indonesia.

#### **2. Manfaat Praktis**

- a. Memberikan pengalaman dan wawasan tambahan kepada peneliti dalam menemukan solusi terhadap permasalahan hukum yang

terkait dengan tanggung jawab dan pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan laut di Indonesia.

- b. Memberikan wawasan tambahan kepada masyarakat khususnya pelaku usaha yang terlibat, serta bagi pelaku usaha di bidang lainnya, dan juga bagi setiap individu, baik secara langsung maupun tidak langsung. Hal ini diharapkan dapat memberikan suatu perspektif baru dalam segi hukum, regulasi, dan peraturan perundang-undangan terkait yang masih berlaku saat ini.
- c. Memberikan manfaat kepada Pemerintah atau bagian legislatif sebagai pembuat regulasi dan kebijakan peraturan perundang-undangan, khususnya di bidang angkutan laut, untuk dapat lebih memahami permasalahan terkait pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan di Indonesia.

## **1.5 Sistematika Penulisan**

Untuk memperoleh pemahaman yang lebih jelas, maka materi-materi yang terdapat dalam penelitian yang berjudul “Tanggung Jawab Pengangkut Terhadap Konsumen Pengangkutan yang Mengalami Kerugian dalam Pengiriman Barang melalui Angkutan Laut di Indonesia.” ini disusun menjadi 5 (lima) Bab dengan sistematika penyampaian sebagai berikut:

**BAB I : PENDAHULUAN**, berisi mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan yang terkait dengan penyusunan penelitian ini, khususnya yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

**BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**, terdiri menjadi dua bagian, yakni Tinjauan Teori dan Tinjauan Konseptual. Pada bagian Tinjauan Teori, akan dijelaskan dan diberikan penjabaran mengenai teori-teori yang terkait penelitian ini. Sementara itu, Tinjauan Konseptual, akan dijelaskan pengertian dan definisi yang diambil dari berbagai sumber seperti kutipan buku, jurnal, peraturan, dan publikasi ilmiah lainnya, dan pendapat para pakar yang relevan dan berhubungan dengan penelitian ini.

**BAB III : METODE PENELITIAN**, berisi uraian tentang prosedur pengumpulan data, pengolahan data, dan analisis data sebagai bagian dari proses penelitian terhadap permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

**BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS**, berisi kajian yang dilakukan secara analisis dan sistematis tentang tanggung jawab pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian pengiriman barang melalui angkutan laut, dan pertanggungjawaban hukum oleh pengangkut terhadap konsumen pengangkutan yang mengalami kerugian dalam pengiriman barang melalui angkutan laut dilihat dari sudut pandang

penggantian yang ditanggung oleh asuransi berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku Indonesia.

**BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**, berisi penutup dari pembahasan dalam penelitian ini yang berisikan kesimpulan dari pembahasan bab sebelumnya dan juga saran sebagai solusi dari permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini.

