



DOI: <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i4>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Implementasi Kontrak Didalam Industri Kapal Laut (Pelayaran)

Rafina Yanti¹, Suartini²

¹ Universitas Al Azhar Indonesia, Jakarta, Indonesia, rafinayanti2678@yahoo.com

² Universitas Al Azhar Indonesia, Jakarta, Indonesia, suartini@uai.ac.id

Corresponding Author: rafinayanti2678@yahoo.com

Abstract: *The implementation of contracts in the marine industry is important to regulate the relationship between shipowners and charterers. However, the potential for fraud in financial statements may arise if internal controls are weak, such as revenue manipulation to attract investors. To prevent this, companies need to implement a strict internal control system, including periodic audits and ethics training for employees. In addition, due diligence before signing a contract is important to ensure the good reputation of all parties, thereby minimizing the risk of fraud and maintaining the accuracy of financial statements. The Sea Transportation Agreement Letter (SPAL) is a legal document that regulates the agreement between the carrier and the shipper regarding the transportation of goods by sea, which is regulated under Law No. 17/2008 on Shipping. The SPAL includes various important provisions, such as the identity of the parties, description of the goods, route and time of transportation, fees to be paid, and responsibilities and risks that may arise during the transportation process. Contract violations occur such as the ship manager's disobedience to the SPAL that has been agreed upon regarding the route. This study uses a qualitative method to describe the condition of the contract system for ocean-going vessels and analyzes the data using thematic analysis techniques. The results are expected to provide insight for stakeholders to improve the contract system in the sea transportation agreement (SPAL). The effectiveness of the ship contracting system is critical in the global logistics industry, which is influenced by technology and strict legal regulations. Fraud risk identification and mitigation is a priority, with regular risk assessments a crucial step. Sea Transportation Contracts (SPALs) have the potential to be a breeding ground for Fraud.*

Keyword: *fraud, ship contracts, risk management, transport law*

Abstrak: Implementasi kontrak dalam industri kapal laut penting untuk mengatur hubungan antara pemilik kapal dan penyewa. Namun, potensi penipuan dalam laporan keuangan dapat muncul jika pengendalian internal lemah, seperti manipulasi pendapatan untuk menarik investor. Untuk mencegah hal ini, perusahaan perlu menerapkan sistem pengendalian internal yang ketat, termasuk audit berkala dan pelatihan etika bagi karyawan. Selain itu, due diligence sebelum menandatangani kontrak penting untuk memastikan reputasi baik semua pihak, sehingga meminimalkan risiko penipuan dan menjaga akurasi laporan keuangan. Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) adalah dokumen hukum yang mengatur kesepakatan antara pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*) terkait pengangkutan barang melalui laut, yang

diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. SPAL mencakup berbagai ketentuan penting, seperti identitas pihak, deskripsi barang, rute dan waktu pengangkutan, biaya yang harus dibayar, serta tanggung jawab dan risiko yang mungkin timbul selama proses pengangkutan. Tindakan penyelewangan atas kontrak terjadi seperti ketidaktaatan pengelola kapal pada SPAL yang telah di sepakati perihal rute. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk menggambarkan kondisi sistem kontrak kapal pengangkutan laut dan menganalisis data dengan teknik analisis tematik. Hasilnya diharapkan memberikan wawasan bagi pemangku kepentingan untuk meningkatkan sistem kontrak pada surat perjanjian angkutan laut (SPAL). Efektivitas sistem kontrak kapal sangat penting dalam industri logistik global, yang dipengaruhi oleh teknologi dan regulasi hukum yang ketat. Identifikasi dan mitigasi risiko *Fraud* menjadi prioritas, dengan penilaian risiko secara berkala sebagai langkah krusial. Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) berpotensi menjadi lahan bagi tindakan *Fraud*.

Kata Kunci: penipuan, kontrak kapal, risk management, hukum transportasi

PENDAHULUAN

Dalam KBBI istilah *Fraud* Tidak ada definisi yang tercantum, namun makna kata-kata yang berkaitan dengan tindakan tersebut. Dalam KBBI, "tipu" diartikan sebagai tindakan atau ucapan yang tidak jujur, yang bertujuan untuk menyesatkan, memperdaya, atau mengambil keuntungan ([Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2022b](#)). Menurut KBBI, "penipuan" berarti suatu proses, tindakan, atau cara untuk menipu atau mengecoh. Kata "curang" diartikan dalam KBBI sebagai tindakan yang tidak jujur atau licik ([Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2022a](#)).

Fraud, yang berasal dari bahasa Inggris, berarti kecurangan. Tindakan ini mencakup pemalsuan laporan keuangan untuk menipu pihak terkait. *Fraud* adalah tindakan ilegal dan tidak beres yang dilakukan oleh individu, baik internal maupun eksternal, demi keuntungan pribadi, yang merugikan perusahaan secara materiil dan immateriil. Menurut *Association of Certified Fraud Examiners (ACFE)*, *Fraud* adalah perbuatan melawan hukum yang disengaja untuk tujuan tertentu ([BFI Finance, n.d.](#)). Fenomena perubahan kebijakan dan respons yang muncul menunjukkan adanya potensi atau niat untuk melakukan penipuan dalam kebijakan tersebut. *Fraud* adalah tindakan kriminal yang dilakukan secara sengaja oleh individu tertentu demi kepentingan pribadi atau kelompok, yang merugikan pihak lain ([Husaini & Urumsah, 2023](#)).

Indikasi fraud pada laporan keuangan dapat terlihat melalui beberapa gejala, seperti perubahan yang tidak wajar dalam laporan keuangan, serta adanya penyimpangan atau kesalahan yang dilakukan oleh individu dalam menafsirkan catatan keuangan. Manajemen dan direktur sering kali terlibat dalam kecurangan ini, sehingga penting untuk menyelidiki motivasi mereka ([Anggraini et al., 2019](#)).

Fraud diartikan sebagai suatu kesengajaan atau kecerobohan yang dapat menyesatkan laporan keuangan secara material. Fraud sering kali terjadi dalam konteks sistem kontrak, di mana individu atau karyawan mungkin melakukan kecurangan untuk mendapatkan keuntungan pribadi, seperti memalsukan laporan keuangan untuk mendapatkan bonus atau menggelapkan aset perusahaan. Kaitan dengan sistem kontrak dapat dilihat dari bagaimana tekanan dan kesempatan dalam lingkungan kerja dapat mendorong individu untuk melakukan fraud, terutama jika ada kelemahan dalam pengawasan dan pemisahan tugas ([Erong et al., 2023](#)).

Penerapan Fraud Triangle yang mencakup pemahaman terhadap tiga kondisi penyebab kecurangan: tekanan, kesempatan, dan rasionalisasi, sehingga auditor dapat mengidentifikasi

faktor-faktor yang berpotensi menimbulkan fraud. Kedua, penggunaan metode penelitian yang beragam, seperti kuisisioner dan analisis SEM, dapat membantu dalam menganalisis laporan keuangan dan mendeteksi anomali. Selanjutnya, tindakan pencegahan yang efektif dan audit internal yang dilakukan secara berkala terbukti dapat meminimalisasi kecurangan. Terakhir, penerapan analisis data dan mekanisme whistleblower juga penting untuk mendapatkan informasi dari pihak berwenang mengenai potensi kecurangan. Dengan langkah-langkah ini, auditor dapat meningkatkan kemampuan mereka dalam mendeteksi kecurangan lebih awal dalam laporan keuangan (Jefri & Mediaty, 2014).

Pengangkutan laut adalah tulang punggung perdagangan global, namun sistem ini menghadapi berbagai risiko *Fraud* dan penipuan yang dapat merugikan para pihak yang terlibat. Kontrak pengangkutan laut bertujuan mengatur hak dan kewajiban antara pengirim dan penerima barang serta penyedia jasa transportasi guna meminimalisasi risiko yang ada. Sistem kontrak dalam pengangkutan laut melibatkan berbagai pihak, termasuk pemilik kapal, pengirim, penerima, dan pihak ketiga seperti perusahaan asuransi dan broker. Sistem kontrak pengangkutan dalam transportasi laut memainkan peran krusial dalam perdagangan internasional yang telah berlangsung sejak lama. Dari era perdagangan rempah-rempah hingga pengiriman barang dan kontainer yang lebih modern, jalur laut menjadi sarana vital bagi negara-negara di seluruh dunia untuk saling berinteraksi dan melakukan transaksi (Vinet & Zhedanov, 2011).

Implementasi kontrak dalam industri kapal laut penting untuk mengatur hubungan antara pemilik kapal dan penyewa. Namun, potensi penipuan dalam laporan keuangan dapat muncul jika pengendalian internal lemah, seperti manipulasi pendapatan untuk menarik investor. Untuk mencegah hal ini, perusahaan perlu menerapkan sistem pengendalian internal yang ketat, termasuk audit berkala dan pelatihan etika bagi karyawan. Penggunaan teknologi, seperti sistem manajemen kontrak terintegrasi, juga dapat membantu memantau kontrak secara efektif. Selain itu, due diligence sebelum menandatangani kontrak penting untuk memastikan reputasi baik semua pihak, sehingga meminimalkan risiko penipuan dan menjaga akurasi laporan keuangan.

Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) adalah dokumen hukum yang mengatur kesepakatan antara pengangkut (*carrier*) dan pengirim (*shipper*) terkait pengangkutan barang melalui laut, yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. SPAL mencakup berbagai ketentuan penting, seperti identitas pihak, deskripsi barang, rute dan waktu pengangkutan, biaya yang harus dibayar, serta tanggung jawab dan risiko yang mungkin timbul selama proses pengangkutan. Penerbitan SPAL harus mengikuti prosedur yang ditetapkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), dengan dokumen yang diperlukan seperti identitas, dokumen barang, dan bukti pembayaran. Meskipun terdapat kendala seperti kurangnya kelengkapan dokumen dan keterlambatan administrasi, SPAL tetap berfungsi sebagai alat bukti hukum yang sah, memberikan kepastian hukum dan perlindungan bagi kedua belah pihak dalam transaksi angkutan laut.

Di Indonesia, pengiriman barang melalui jalur laut menggunakan kapal terbukti lebih efisien dibandingkan dengan moda transportasi lainnya seperti pesawat, kereta, atau truk. (Husna & Yustitiantingtyas, 2022). Agar kontrak ini berjalan dengan baik, sangat penting untuk menyertakan klausul yang jelas mengenai tanggung jawab dan risiko, serta mekanisme untuk menangani praktik penipuan, seperti manipulasi dokumen, klaim asuransi palsu, dan ketidakjujuran dalam penentuan jumlah atau jenis barang yang diangkut. Dengan *GPS* adalah sistem navigasi yang menggunakan lebih dari 24 satelit *Medium Earth Orbit* (MEO) yang berputar di sekitar bumi pada ketinggian 12.000 mil, mengorbit dua kali dalam 24 jam. Satelit *GPS* mengirimkan sinyal digital yang berisi informasi lokasi dan waktu kepada penerima di bumi, dilengkapi dengan jam atom yang sangat akurat untuk menghitung jarak berdasarkan waktu sinyal. Dalam konteks transportasi laut, *GPS* digunakan untuk memantau posisi kapal,

membantu pihak pelabuhan dalam memantau operasional kapal yang berlayar demi meningkatkan pengelolaan dan keselamatan pelayaran ([Apriyani et al., 2012](#)).

Dalam dunia transportasi laut yang semakin kompleks, teknologi *GPS (Global Positioning System)* memainkan peran krusial dalam memerangi risiko *Fraud* dan penipuan yang dapat merugikan perusahaan secara finansial. Dengan kemampuan pelacakan real-time, perusahaan pelayaran dapat memantau posisi kapal secara akurat, memastikan bahwa rute yang diambil sesuai dengan yang telah ditentukan dan mencegah pengalihan jalur tanpa izin. Di era modern ini, ketergantungan manusia pada teknologi semakin tinggi. Perkembangan teknologi berlangsung sangat cepat, terlihat dari banyaknya inovasi yang muncul. *Vessel Traffic System (VTS)* adalah sistem komunikasi yang menyediakan informasi untuk kapal, seperti posisi kapal lain, peringatan bahaya navigasi, dan pengaturan lalu lintas kapal, sehingga mencegah tabrakan dan memastikan kelancaran pergerakan kapal ([Supriyatno Winahyu, Safuan, 2022](#)).

Sistem kontrak adalah dasar penting dalam hubungan hukum dan bisnis, diatur oleh regulasi seperti Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Proses pembuatan kontrak dimulai dengan negosiasi, di mana syarat dan ketentuan disepakati, sesuai Pasal 1320 yang menekankan kesepakatan dan objek yang jelas. Setelah kontrak disepakati, kepatuhan terhadap ketentuan menjadi krusial, sebagaimana diatur dalam Pasal 1338. Jika terjadi pelanggaran, penegakan kontrak dapat dilakukan melalui mediasi, arbitrase, atau litigasi, sesuai Pasal 1266 KUHPerdata.

Dalam hukum dan bisnis, sistem ini mencakup berbagai elemen yang memastikan kesepakatan antara pihak-pihak dapat dilaksanakan secara efektif dan adil. Dalam konteks kontrak pengangkutan laut dan risiko penipuan, pihak yang menyusun pernyataan dalam Pasal *Representations and Warranties* perlu melindungi diri dari potensi gugatan. Hal ini penting karena fakta yang direpresentasikan dapat berubah seiring waktu, sering kali di luar kendali pihak tersebut. Untuk mengatasi hal ini, beberapa kontrak internasional memilih untuk menghapus subjudul "*Warranties*" dan hanya menggunakan "*Representations*" sebagai judul pasal. Pendekatan ini membatasi cakupan fakta yang direpresentasikan hanya pada kondisi yang ada saat kontrak dibuat, tanpa menjamin keberlanjutannya di masa depan ([Kusumadara Afifah, 2016](#)).

Pada dasarnya, perjanjian atau kontrak dibuat berdasarkan asas kebebasan berkontrak yang diatur dalam hukum positif. Kontrak sering kali dianggap sebagai sinonim dari perjanjian, namun dalam konteks hukum, istilah ini merujuk pada perjanjian yang memiliki sifat lebih formal dan terperinci, sering kali mencakup syarat dan ketentuan yang diatur dengan lebih mendalam. Meskipun Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) tidak memberikan definisi eksplisit tentang "kontrak," istilah ini umumnya dipahami dalam kerangka perjanjian yang diatur oleh Pasal 1313 dan pasal-pasal lainnya yang relevan. Dalam praktiknya, kontrak dapat dilihat sebagai bentuk perjanjian yang lebih kompleks dan terstruktur ([Aprita Serlika, 2020](#)).

Secara ringkas, kontrak adalah kesepakatan spesifik antara pihak-pihak yang terlibat dalam pengangkutan laut, sedangkan sistem kontrak mencakup kerangka kerja yang lebih luas yang mengatur bagaimana kontrak tersebut dikelola dan dilaksanakan. Keduanya saling terkait, tetapi memiliki fokus dan ruang lingkup yang berbeda. Selain itu, untuk mencegah gugatan terkait *Fraud* dari pihak lawan, pihak yang membuat pernyataan dalam Pasal *Representations* dapat menambahkan kalimat penutup yang menegaskan bahwa fakta yang mereka sebutkan terbatas pada keadaan yang berlaku pada tanggal kontrak ditandatangani. Dengan cara ini, mereka dapat mengurangi risiko yang mungkin timbul akibat perubahan fakta di kemudian hari. Strategi ini sangat relevan dalam pengangkutan laut, di mana perubahan kondisi dapat terjadi secara tiba-tiba dan dapat mempengaruhi integritas kontrak serta potensi klaim *Fraud*.

Penipuan dalam industri transportasi laut berdampak luas, merugikan perusahaan, pemilik barang, dan merusak reputasi sektor tersebut. Oleh karena itu, perlindungan hukum yang kuat sangat penting untuk mencegah dan menangani risiko penipuan. Meskipun teknologi dapat membantu, tantangan dalam penerapan dan keandalan masih ada, memerlukan regulasi ketat dari pemerintah dan badan internasional. Hukum maritim internasional, seperti *Konvensi Rotterdam*, memberikan pedoman penting untuk kontrak pengangkutan laut. Regulasi yang tepat mempermudah penyelesaian sengketa terkait penipuan, dan negara-negara perlu menyesuaikan regulasi domestik dengan standar internasional. Pengawasan dan penegakan hukum yang lebih kuat, termasuk sanksi yang lebih berat dan transparansi dalam proses hukum, dapat menurunkan risiko penipuan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi tindakan penipuan dalam kontrak pengangkutan laut, menganalisis penyebabnya, dan memberikan rekomendasi untuk meningkatkan transparansi dan akuntabilitas, sehingga melindungi kepentingan semua pihak terkait. Efektivitas Sistem Kontrak Pada Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) sangat berperan dalam mengurangi risiko *fraud* melalui regulasi yang jelas dan penegakan hukum yang tegas.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif dengan pendekatan analisis yuridis empiris. Pendekatan ini dipilih untuk menggali secara mendalam fenomena penipuan yang terjadi dalam sistem kontrak pengangkutan laut. Dengan menggunakan metode ini, peneliti dapat menganalisis bagaimana regulasi hukum yang ada berfungsi dalam praktik, serta memahami dinamika yang terjadi di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk tidak hanya mengidentifikasi tindakan *fraud*, tetapi juga untuk mengeksplorasi konteks sosial dan praktik yang mempengaruhi terjadinya penipuan dalam industri transportasi laut.

Dalam penelitian ini, data akan dikumpulkan melalui beberapa teknik, termasuk wawancara mendalam dengan pengusaha pelayaran. Wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan perspektif yang beragam mengenai tindakan *fraud* dan efektivitas regulasi yang ada. Selain itu, studi dokumen akan dilakukan untuk mengumpulkan dan menganalisis dokumen hukum, kontrak pengangkutan, serta laporan kasus penipuan yang relevan. Observasi langsung terhadap praktik pengangkutan laut juga akan dilakukan untuk memahami penerapan regulasi di lapangan. Semua data yang diperoleh akan dianalisis secara kualitatif untuk mengidentifikasi tema-tema utama yang muncul.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Efektivitas Sistem Kontrak Pada Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) untuk Mengidentifikasi Risiko *Fraud* pada Transportasi Laut.

Menurut Mahmudi (2005), efektivitas merujuk pada hubungan antara hasil yang diperoleh dan tujuan yang ingin dicapai; semakin besar kontribusi hasil terhadap tujuan, semakin efektif suatu organisasi, program, atau kegiatan. Sondang P. Siagian (2001) menambahkan bahwa efektivitas melibatkan penggunaan sumber daya yang telah ditentukan untuk menghasilkan barang atau jasa. Efektivitas menunjukkan keberhasilan dalam mencapai sasaran; semakin dekat hasil dengan sasaran, semakin tinggi efektivitasnya. Oleh karena itu, suatu kegiatan dianggap efektif jika berhasil mencapai tujuannya (Ayuningtyas, 2019).

Sedangkan istilah Sistem kontrak dalam KUHPerdara ialah kerangka hukum yang jelas untuk pembuatan dan pelaksanaan kontrak. Sistem kontrak dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdara) di Indonesia didefinisikan dalam Pasal 1313, yang menyatakan bahwa kontrak adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih, mencerminkan adanya kesepakatan

antara pihak-pihak yang terlibat. Untuk memastikan keabsahan kontrak, Pasal 1320 menetapkan empat syarat yang harus dipenuhi: adanya kesepakatan para pihak, kecakapan hukum para pihak, objek yang jelas dan dapat diperdagangkan, serta sebab yang halal. Selain itu, Pasal 1338 menegaskan asas kebebasan berkontrak, yang memberikan hak kepada para pihak untuk menentukan isi dan bentuk kontrak, selama tidak bertentangan dengan undang-undang. Dengan demikian, sistem kontrak dalam KUHPerdota memberikan kerangka hukum yang jelas dan terstruktur untuk pembuatan dan pelaksanaan kontrak, melindungi hak dan kewajiban para pihak yang terlibat (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), 2019).

Dalam perspektif hukum transportasi, khususnya terkait dengan sistem kontrak dalam Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL), indikasi adanya penipuan (*fraud*) dapat diidentifikasi melalui wanprestasi, sebagaimana diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdota). Pasal-pasal yang mengatur wanprestasi memberikan kerangka hukum yang jelas mengenai tanggung jawab masing-masing pihak dalam perjanjian. Misalnya, Pasal 1238 menyatakan bahwa setiap individu yang gagal memenuhi kewajibannya berdasarkan perjanjian dianggap telah melakukan wanprestasi. Penjelasan lebih lanjut terdapat dalam Pasal 1239, yang menyatakan bahwa wanprestasi dapat terjadi jika debitur tidak melaksanakan prestasi pada waktu yang telah disepakati. Hal ini seperti ketidaktaatan pengelola kapal pada SPAL yang telah di sepakati perihal rute, sebagai pemicu indikasi *fraud* (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), 2019).

Dalam konteks SPAL, pemahaman mengenai wanprestasi sangat krusial untuk mendeteksi dan mengelola risiko penipuan yang mungkin muncul selama proses pengangkutan laut. Ketidapatuhan terhadap ketentuan yang tercantum dalam SPAL dapat menyebabkan kerugian yang signifikan bagi semua pihak yang terlibat. Pasal 1240 KUHPerdota mengatur konsekuensi dari wanprestasi, termasuk hak kreditur untuk menuntut pemenuhan prestasi atau ganti rugi. Hal ini menunjukkan bahwa pihak yang dirugikan berhak untuk meminta kompensasi atas kerugian yang dialami akibat wanprestasi tersebut. Selain itu, Pasal 1241 menegaskan bahwa debitur tidak dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya jika tidak dapat membuktikan bahwa wanprestasi terjadi akibat keadaan yang memaksa. Dalam konteks SPAL, hal ini menekankan pentingnya transparansi dan akuntabilitas dalam pelaksanaan kontrak angkutan laut. Dengan memahami dan menerapkan ketentuan-ketentuan ini, para pihak dapat lebih efektif dalam mengidentifikasi dan mengurangi risiko penipuan, serta memastikan bahwa hak-hak mereka terlindungi dalam setiap transaksi yang dilakukan.

Kontrak yang jelas dan terperinci memberikan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat, mengurangi potensi sengketa. Secara umum, perjanjian yang diatur dalam pasal 1313 KUHPerdota muncul akibat adanya perbedaan antara pihak-pihak yang terlibat, baik dalam sudut pandang maupun kepentingan lainnya, dalam konteks kerjasama untuk melaksanakan tindakan hukum tertentu. Oleh karena itu, diperlukan penyusunan hubungan kontraktual yang sesuai dengan seperangkat hukum yang akan mengikat semua pihak dalam proses pembuatan kontrak tersebut. Hal ini bertujuan untuk menciptakan kepastian hukum dan perlindungan bagi semua pihak yang terlibat (Herlinda & Manurung, 2021).

Sistem kontrak Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) di Indonesia diatur oleh berbagai peraturan perundang-undangan, terutama Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2011). SPAL sebagai kontrak angkutan laut memiliki dasar hukum yang jelas, yaitu Undang-Undang Pelayaran yang mengatur hak dan kewajiban antara pengangkut dan pengirim. Selain itu, peraturan pelaksanaan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan juga memberikan pedoman lebih lanjut mengenai penyusunan dan pelaksanaan SPAL.

Berikut beberapa point untuk melakukan Efektivitas Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) untuk Mengidentifikasi Risiko Fraud pada Transportasi Laut :

1) Standar Operasional Kontrak

Dalam menjalankan sistem kontrak SPAL yang sesuai dengan standar hukum di Indonesia haruslah memenuhi beberapa unsur didalamnya. Unsur-Unsur Kontrak Kontrak SPAL harus mencakup beberapa unsur penting, antara lain: Identitas Pihak: Nama dan alamat pengangkut serta pengirim. Deskripsi Barang: Jenis, jumlah, dan kondisi barang yang akan diangkut. Rute dan Waktu Pengangkutan: Pelabuhan asal dan tujuan serta estimasi waktu pengiriman. Biaya Pengangkutan: Rincian biaya yang harus dibayar oleh pengirim. Tanggung Jawab dan Risiko: Penjelasan mengenai tanggung jawab masing-masing pihak jika terjadi kerusakan atau kehilangan barang. Proses Penerbitan SPAL harus mengikuti prosedur yang ditetapkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP). Pengirim harus menyediakan dokumen yang diperlukan, seperti dokumen identitas, dokumen barang, dan bukti pembayaran biaya angkutan. Proses ini bertujuan untuk memastikan bahwa semua informasi yang diperlukan telah lengkap dan akurat.

Kewajiban dan Hak Pihak Dalam kontrak SPAL, terdapat kewajiban dan hak yang jelas bagi kedua belah pihak. Pengangkut berkewajiban untuk mengangkut barang dengan aman dan tepat waktu, sementara pengirim berkewajiban untuk membayar biaya angkutan sesuai kesepakatan. Jika terjadi pelanggaran, pihak yang dirugikan berhak untuk mengajukan klaim. Penyelesaian Sengketa Jika terjadi sengketa antara pengangkut dan pengirim, SPAL berfungsi sebagai alat bukti hukum yang sah. Penyelesaian sengketa dapat dilakukan melalui negosiasi, mediasi, atau melalui jalur hukum di pengadilan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kepatuhan terhadap Peraturan Semua pihak yang terlibat dalam kontrak SPAL harus mematuhi peraturan yang berlaku, termasuk peraturan keselamatan dan keamanan pelayaran, serta peraturan lingkungan hidup yang relevan.

Untuk mengembangkan sistem kontrak (SPAL) dalam sektor transportasi laut, penting untuk menyusun dokumen yang jelas mengatur hak dan kewajiban antara semua pihak yang terlibat, seperti pemilik kapal dan penyewa. Dokumen ini harus mencakup informasi rinci mengenai jenis layanan yang diberikan, tarif yang dikenakan, serta syarat-syarat yang harus dipatuhi oleh masing-masing pihak. Selain itu, perlu juga ditetapkan prosedur penyelesaian sengketa dan ketentuan mengenai asuransi serta tanggung jawab yang relevan. Dalam proses penerbitan SPAL, penggunaan manajemen kontrak dapat sangat membantu untuk mempermudah pembuatan dan pengelolaan kontrak, sehingga semua pihak dapat lebih efisien dalam menjalankan kesepakatan yang telah disepakati.

Ditambah standar operasional dalam pengiriman barang internasional, seperti waktu pengiriman, kondisi barang, dan tanggung jawab masing-masing pihak, sangat penting. Salah satu kontrak yang mengatur hubungan antara penjual dan pembeli adalah *Incoterms*, yang diperkenalkan oleh Kamar Dagang Internasional (ICC). *Incoterms 2010* bertujuan memberikan kejelasan dalam transaksi perdagangan dengan mengurangi ambiguitas. Kontrak ini mendefinisikan tanggung jawab, risiko, dan biaya yang ditanggung oleh masing-masing pihak selama pengiriman. Selain itu, *Incoterms* menetapkan siapa yang menanggung risiko jika terjadi perubahan kondisi barang, sehingga menciptakan pemahaman yang jelas antara pihak-pihak yang terlibat dalam perdagangan internasional ([Istiyanto et al., 2022](#)).

Untuk membuat kontrak Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL), langkah-langkah yang perlu dilakukan meliputi komunikasi dan negosiasi mengenai harga uang tambang, penyusunan pasal dan aturan yang adil bagi kedua belah pihak, serta pengiriman dokumen untuk dikoreksi dan disesuaikan jika diperlukan. Setelah kedua belah pihak sepakat dengan isi perjanjian, dilakukan penandatanganan untuk menjadikan SPAL sah

secara hukum. Terakhir, penting untuk melakukan monitoring dan evaluasi secara berkala untuk memastikan proses penerbitan SPAL berjalan dengan baik. Dengan mengikuti langkah-langkah ini, kontrak SPAL dapat disusun secara efektif dan sesuai ketentuan yang berlaku (Supriyanta, 2020a).

Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) yang mengikuti *Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) Uniform General Charter* adalah kontrak standar yang digunakan dalam industri pelayaran untuk mengatur sewa kapal, yang dikenal sebagai *charter party*. Kontrak ini memberikan kerangka kerja yang jelas mengenai syarat dan ketentuan sewa kapal, sehingga memudahkan komunikasi dan pemahaman antara pemilik kapal dan penyewa. Beberapa aspek penting yang dicakup dalam charter ini meliputi deskripsi kapal, yang memberikan rincian tentang spesifikasi dan kemampuan kapal yang disewa. Selain itu, periode sewa juga diatur, mencakup tanggal mulai dan berakhirnya sewa, sehingga kedua belah pihak memiliki pemahaman yang sama mengenai durasi penggunaan kapal. Biaya dan syarat pembayaran juga diatur secara rinci, termasuk jumlah yang harus dibayar, jadwal pembayaran, serta biaya tambahan yang mungkin timbul selama periode sewa.

Aspek lain yang penting dalam *BIMCO Uniform General Charter* adalah tanggung jawab terkait pemuatan dan pembongkaran kargo, yang mencakup waktu yang diizinkan dan biaya yang terkait dengan proses tersebut. Kontrak ini juga mencakup ketentuan mengenai tanggung jawab dan ganti rugi, yang mengatur siapa yang bertanggung jawab atas kerusakan, kehilangan, atau cedera yang mungkin terjadi selama masa sewa. Selain itu, persyaratan asuransi untuk kapal dan kargo juga diatur untuk melindungi kepentingan kedua belah pihak. Penghentian kontrak dan penyelesaian sengketa juga menjadi bagian penting dari charter ini, dengan ketentuan yang jelas mengenai kondisi di mana kontrak dapat dihentikan dan mekanisme untuk menyelesaikan sengketa, termasuk klausul arbitrase. Dengan demikian, *BIMCO Uniform General Charter* dirancang untuk menjadi adil dan seimbang, memberikan seperangkat syarat yang komprehensif yang dapat disesuaikan dengan berbagai skenario pelayaran, dan banyak digunakan dalam perjanjian pengiriman internasional.

Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) adalah dokumen krusial dalam sistem kontrak angkutan transportasi laut yang mengatur hubungan antara pengirim dan pengangkut, berfungsi sebagai bukti kesepakatan mengenai hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam pengangkutan barang melalui laut. Proses pembuatan SPAL dimulai dengan negosiasi yang sejalan dengan Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata), yang menekankan pentingnya kesepakatan dan objek yang jelas. Isi SPAL mencakup rincian hak dan kewajiban, syarat pembayaran, dan waktu pengiriman, menjadikannya alat hukum yang mengikat. Kepatuhan terhadap ketentuan dalam SPAL sangat penting, sesuai dengan Pasal 1338 KUHPerdata, yang menyatakan bahwa perjanjian yang sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak. Jika terjadi pelanggaran, penegakan kontrak dapat dilakukan melalui mekanisme seperti mediasi atau arbitrase, sesuai dengan Pasal 1266 KUHPerdata, dan SPAL juga harus mencakup prosedur penyelesaian sengketa untuk memberikan kepastian hukum bagi semua pihak yang terlibat.

Berdasarkan data wawancara dengan salah satu perusahaan penyewa jasa transportasi laut mengungkapkan Efektivitas Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) merupakan elemen penting dalam industri logistik global, yang sangat dipengaruhi oleh penerapan teknologi dan regulasi hukum yang ketat. Selain itu, pelatihan dan peningkatan kesadaran bagi semua pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan laut mengenai potensi penipuan juga sangat penting. Kerjasama internasional dalam berbagi informasi dan praktik terbaik untuk memerangi penipuan semakin memperkuat sistem

kontrak pengangkutan laut. Dengan demikian, kombinasi antara teknologi inovatif dan regulasi hukum yang ketat menciptakan ekosistem transportasi laut yang lebih aman dan efisien, serta meningkatkan kepercayaan dan keamanan bagi semua pihak yang terlibat dalam industri ini. (Rafina Yanti, 2024)

Praktik penipuan ini telah berlangsung lama dan terus beradaptasi seiring dengan perkembangan sistem kontrak dalam jasa transportasi laut. Dalam sektor ini, *Fraud* dapat dilakukan oleh pihak yang terlibat, baik oleh pemilik kapal, pengirim barang, atau pihak ketiga, yang berusaha mendapatkan keuntungan finansial secara ilegal dengan cara melanggar ketentuan dalam kontrak atau peraturan yang berlaku (Kurniawan et al., 2020). *Triangle Fraud*, yang terdiri dari tiga elemen utama yaitu tekanan, peluang, dan rasionalisasi, adalah kerangka konseptual yang umum digunakan untuk menganalisis penyebab terjadinya kecurangan. Tekanan merujuk pada keadaan atau situasi yang mendorong seseorang untuk melakukan tindakan tidak jujur, sementara peluang adalah kondisi yang memungkinkan terjadinya kecurangan. Di sisi lain, rasionalisasi adalah proses di mana pelaku mencoba membenarkan tindakan mereka untuk melegitimasi perilaku curang tersebut (Djamil, 2024).

Penyelesaian sengketa juga harus diatur dalam kontrak, sehingga jika terjadi perselisihan, ada prosedur yang jelas untuk menyelesaikannya. Dengan adanya kepastian hukum yang diatur dalam sistem kontrak, pihak-pihak yang terlibat dapat merasa aman dan terlindungi dalam menjalankan kesepakatan mereka, sesuai dengan prinsip hukum yang berlaku.

Pada proses pengiriman biasa terjadi di Indonesia tindakan *Fraud* pada case rute perjalanan yang tidak sesuai Kontrak pada Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) hal ini peneliti dapatkan dari informasi perusahaan yang menyediakan jasa transportasi laut dimana berdasarkan penuturan Head Of Operation perusahaan tersebut hampir disetiap bulan ditemukan pelanggaran Rute Perjalanan yang dilakukan pemilik kapal. Seperti halnya Rute Asli Gresik - Makassar – Tobelo berubah menjadi Rute Aktual Gresik - Makassar - Gorontalo – Tobelo (Rafina Yanti, 2024). Ini adalah salah satu hal yang dilakukan dengan unsur kesengajaan. Begitu besarnya *Fraud* pada rute perjalanan yang mengakibatkan kerugian secara finansial dan waktu yang seharusnya diselesaikan sesuai dengan aturan perjanjian.

2) Penerapan Teknologi

Penerapan teknologi dalam sistem kontrak pada surat perjanjian angkutan laut (SPAL) semakin penting untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi. Teknologi informasi dan komunikasi dapat digunakan untuk mengelola dokumen kontrak secara elektronik, memungkinkan akses yang lebih cepat dan pengurangan risiko kehilangan dokumen. Selain itu, penggunaan sistem manajemen kontrak berbasis cloud memungkinkan semua pihak yang terlibat untuk mengakses dan memperbarui informasi secara real-time, sehingga meminimalkan kesalahan dan meningkatkan kolaborasi. Teknologi ini telah mendapatkan perhatian besar dari kalangan akademis dan diadaptasi untuk berbagai aplikasi, termasuk peningkatan perlindungan catatan kesehatan elektronik, dan manajemen data lainnya. Salah satu manfaat utama dari penerapan teknologi *Blockchain* dalam manajemen rantai pasokan adalah kemampuannya untuk meningkatkan visibilitas dan ketertelusuran. Dengan memanfaatkan *Blockchain*, para pemangku kepentingan dalam rantai pasokan dapat memperoleh pandangan yang jelas tentang pergerakan barang dan melacak asalnya dengan mudah, yang sangat penting untuk memastikan kepatuhan perdagangan. Selain itu, teknologi ini memungkinkan digitalisasi dan pengurangan peran perantara dalam rantai pasokan, yang dapat meningkatkan efisiensi dan mengurangi biaya operasional. Keuntungan lain dari

Blockchain adalah peningkatan keamanan data serta penerapan smart contract (Indraprakoso & Haripin, 2023a).

Teknologi *Blockchain* memiliki potensi untuk mengubah cara manajemen rantai pasokan di pelabuhan laut. Dengan meningkatkan transparansi, ketertelusuran, dan keamanan, *Blockchain* dapat mengatasi berbagai tantangan yang muncul akibat globalisasi rantai pasokan. Penggunaan smart contract yang berbasis *Blockchain* dalam sektor logistik dan rantai pasokan, termasuk dalam jaringan logistik maritim, telah banyak dibahas dalam berbagai literatur (Indraprakoso & Haripin, 2023b).

Namun, penerapan teknologi *Blockchain* dalam sistem kontrak kapal pengangkutan laut juga memerlukan perhatian terhadap regulasi hukum yang berlaku. Kerjasama antara berbagai pihak, termasuk regulator, sangat penting untuk memastikan bahwa teknologi ini diadopsi secara efektif dan sesuai dengan hukum yang ada. Dengan integrasi yang tepat, *Blockchain* tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional dalam pengangkutan laut, tetapi juga memberikan perlindungan yang lebih baik terhadap risiko penipuan. Dengan demikian, teknologi ini menjadi alat yang sangat berharga dalam menciptakan sistem transportasi laut yang lebih aman dan terpercaya.

Sensor dan perangkat *IoT* memiliki peran krusial dalam sektor pelayaran dan logistik, memungkinkan pemantauan kondisi kapal dan barang secara real-time. Dengan pemasangan sensor pada kontainer, informasi seperti suhu, kelembaban, dan lokasi dapat dilaporkan langsung, yang berkontribusi pada pengurangan risiko kehilangan atau kerusakan barang (Mursidi & Sarjito, 2024). Beberapa manfaat utama dari teknologi ini meliputi pemantauan real-time yang memungkinkan akses informasi kapan saja, peningkatan keamanan melalui deteksi aktivitas mencurigakan, serta efisiensi operasional yang lebih baik berkat otomatisasi proses di gudang.

Selain itu, penggunaan sensor dan perangkat *IoT* mendukung traceability yang lebih baik, sehingga meminimalkan potensi penipuan dan kehilangan muatan, serta memberikan data akurat untuk pengambilan keputusan yang lebih baik. Meskipun menghadapi tantangan seperti blank spot signal, teknologi *IoT* tetap memungkinkan perusahaan untuk memantau kondisi barang, bahkan di daerah terpencil. Dengan berbagai manfaat ini, jelas bahwa teknologi *IoT* sangat penting untuk meningkatkan efisiensi dan keamanan dalam industri pelayaran dan logistik.

3) Regulasi hukum

Sistem kontrak yang baik memungkinkan adanya pengawasan dan audit yang lebih efektif, sehingga memudahkan identifikasi potensi kecurangan. Pengawasan dan audit memiliki peran penting dalam sistem kontrak untuk mencegah kemungkinan terjadinya penipuan. Oleh karena itu, diperlukan pelaksanaan monitoring dan audit secara rutin, serta evaluasi terhadap setiap kegiatan setelah selesai dilakukan.

Hal ini bertujuan agar proses penerbitan SPAL melalui sistem pelayanan *port to door service* dapat diselesaikan dengan lebih cepat, tanpa mengabaikan ketentuan yang telah ditetapkan. Penelitian ini bertujuan untuk memahami proses penerbitan SPAL dalam konteks sistem pelayanan *port to door service*, serta mengidentifikasi hambatan yang mungkin muncul selama proses tersebut (Supriyanta, 2020b).

Dalam mengelola sistem kontrak kapal pengangkutan laut, termasuk Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL). Hukum berfungsi sebagai landasan yang memastikan bahwa semua pihak yang terlibat dalam kontrak melaksanakan kewajiban mereka sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati. Penegakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran kontrak, seperti ketidakpatuhan terhadap syarat dalam SPAL, menjadi krusial untuk menjaga integritas sistem pengangkutan laut. Dengan adanya regulasi yang jelas, seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang mengatur tanggung jawab dan hak-hak masing-masing pihak dalam kontrak angkutan laut,

diharapkan dapat menciptakan kepastian hukum yang diperlukan. Hal ini penting untuk memberikan rasa aman dan kepercayaan bagi semua pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan.

Ketentuan mengenai tanggung jawab dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya pada Pasal 40. Pasal tersebut menyatakan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang serta barang yang diangkut. Selain itu, perusahaan tersebut juga bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang tercantum dalam dokumen muatan atau perjanjian pengangkutan yang telah disetujui. Namun, perusahaan pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawab jika dapat membuktikan bahwa kerugian yang terjadi bukan disebabkan oleh kesalahannya, sesuai dengan Pasal 41 angka 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Farid Teguh Prasetiawan et al., 2022).

Kerja sama yang efektif antara pemerintah, otoritas pelabuhan, dan perusahaan swasta sangat penting dalam menciptakan sistem pengawasan dan penegakan hukum yang dapat meningkatkan keamanan dan transparansi dalam industri pengangkutan laut. Dengan kolaborasi ini, semua pihak dapat berkontribusi dalam mengawasi pelaksanaan kontrak, termasuk Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL), yang menjadi dasar hukum bagi kegiatan pengangkutan. Regulasi yang jelas dan tegas, seperti yang diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, memberikan pedoman bagi semua pihak dalam menjalankan kewajiban dan hak masing-masing. Melalui sinergi ini, diharapkan dapat terbangun sistem yang lebih responsif terhadap pelanggaran kontrak dan penipuan, sehingga menciptakan iklim usaha yang lebih baik bagi industri pelayaran. Ini mencakup ketentuan tentang perjanjian pengangkutan, tanggung jawab pengangkut, serta hak dan kewajiban pihak-pihak yang terlibat (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 2011).

Beberapa pasal yang dapat dijadikan *umbrella contract* pada KUHPerdara (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), 2019). Dalam pasal 1320 KUHPerdara disebutkan syarat sahnya kontrak menyebutkan bahwa ada empat syarat sahnya suatu kontrak, yaitu: Kesepakatan para pihak., Kecakapan untuk membuat perikatan, Suatu hal tertentu, Suatu sebab yang halal. Di perkuat dengan pasal 1338 KUHPerdara tentang pelaksanaan kontrak “Menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Para pihak wajib untuk memenuhi isi perjanjian dengan itikad baik”. Dan pasal 1339 KUHPerdara “Mengatur bahwa perjanjian tidak hanya mengikat para pihak, tetapi juga harus dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang telah disepakati”.

Pada ketentuan wanprestasi pada pasal 1243 KUHPerdara “Mengatur tentang wanprestasi, yaitu keadaan di mana salah satu pihak tidak memenuhi prestasi yang dijanjikan. Dalam konteks pengangkutan laut, ini bisa berarti tidak memenuhi ketentuan mengenai pengiriman barang, keterlambatan, atau kerusakan barang”. Pasal 1244 KUHPerdara “Menyebutkan bahwa pihak yang dirugikan akibat wanprestasi berhak untuk meminta ganti rugi”. Dan Pasal 1246 KUHPerdara “Mengatur tentang pembebasan dari tanggung jawab wanprestasi jika pihak yang wanprestasi dapat membuktikan bahwa tidak memenuhi prestasi itu bukan karena kesalahan mereka”.

Pada ketentuan Ganti Rugi Pasal 1365 KUHPerdara “Mengatur tentang tanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum. Jika ada kerugian yang timbul akibat wanprestasi dalam kontrak pengangkutan laut, pihak yang dirugikan dapat mengajukan tuntutan ganti rugi”.

Pada Regulasi Internasional, *International Maritime Organization* (IMO) Mengeluarkan berbagai konvensi dan pedoman yang bertujuan untuk meningkatkan

keselamatan dan keamanan di laut (WILL KENTON, 2020). Beberapa konvensi yang relevan termasuk SOLAS (*Safety of Life at Sea*) Mengatur keselamatan kapal dan perlindungan terhadap penipuan yang dapat membahayakan keselamatan pelayaran (Donald, 1913). MARPOL (*Marine Pollution*) Mengatur pencegahan pencemaran yang dapat terjadi akibat tindakan *Fraud* dalam pengelolaan limbah kapal (Elliott & Elliott, 2013). *International Association of Classification Societies* (IACS) Menetapkan standar untuk klasifikasi kapal dan sistem manajemen yang dapat membantu mencegah tindakan *Fraud*. IACS juga mengawasi kepatuhan terhadap standar keselamatan dan keamanan (Anyanova, 2008).

Standar Teknologi dan Keamanan. ISPS Code (*International Ship and Port Facility Security Code*) Mengatur keamanan pelabuhan dan kapal untuk mencegah tindakan penipuan dan ancaman keamanan lainnya. Penerapan ISPS Code membantu dalam mengidentifikasi dan mencegah potensi tindakan *Fraud* (International Shippers & Services Association, 2016). Implementasi teknologi seperti sistem pelacakan dan manajemen risiko yang dapat membantu mendeteksi dan mencegah tindakan *Fraud* dalam kontrak pengangkutan laut.

Tindakan *Fraud* dalam sistem kontrak kapal pada transportasi laut diatur oleh berbagai peraturan hukum nasional dan internasional. Penerapan regulasi yang ketat, standar keamanan, dan teknologi yang tepat sangat penting untuk mencegah dan menangani tindakan *Fraud*, serta melindungi kepentingan semua pihak yang terlibat dalam industri pelayaran.

KESIMPULAN

Dalam hukum transportasi, khususnya pada Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL), indikasi penipuan dapat terdeteksi melalui wanprestasi, sesuai dengan KUHPdata. Pasal 1238 menyatakan bahwa kegagalan memenuhi kewajiban dianggap wanprestasi, dan Pasal 1239 menegaskan bahwa wanprestasi terjadi jika debitur tidak melaksanakan prestasi tepat waktu. Ketidakpatuhan terhadap SPAL dapat menyebabkan kerugian signifikan. Pasal 1240 memberikan hak kreditur untuk menuntut ganti rugi, sementara Pasal 1241 menegaskan tanggung jawab debitur. Pemahaman ini penting untuk mengurangi risiko penipuan dan melindungi hak-hak pihak terkait.

Dengan demikian, Tindakan Wanprestasi Pada Sistem Kontrak Surat Perjanjian Angkutan Laut (SPAL) terhadap Resiko *Fraud* dapat ditingkatkan melalui penerapan teknologi yang tepat, kepatuhan terhadap regulasi hukum, dan upaya proaktif dalam mengidentifikasi serta mengelola risiko *fraud*. Hal ini akan berkontribusi pada terciptanya industri transportasi laut yang lebih aman, efisien, dan terpercaya.

REFERENSI

- Anggraini, D., Triharyati, E., & Novita, H. A. (2019). Akuntansi Forensik dan Audit Investigatif dalam Pengungkapan *Fraud*. *Journal of Economic, Bussines and Accounting (COSTING)*, 2(2), 372–380. <https://doi.org/10.31539/costing.v2i2.708>
- Anyanova, E. (2008). The changing role of classification societies in international shipping practice. *International Journal of Private Law*, 1(3–4), 358–367. <https://doi.org/10.1504/IJPL.2008.021235>
- Aprita Serlika, A. R. (2020). Hukum Perdagangan Internasional. In *Rajawali Pers*. Rajawali Pers.
- Apriyani, M. E., Giovanny, R., & Haris, P. Y. (2012). *Sistem Pelacakan Posisi Kapal Berbasis Mobile Android dan Web Server*. 4(2), 200–204. <https://jurnal.polibatam.ac.id/index.php/JI/article/view/230>
- Ayuningtyas, A. R. (2019). *Model Evaluasi Efektivitas Dan Efisiensi Layanan Kapal*

- Perintis: Studi Kasus Wilayah Papua Barat.*
https://repository.its.ac.id/67635/1/04411540000008-Undergraduate_Thesis.pdf
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2022a). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online Arti kata Curang. <https://Kbbi.Kemdikbud.Go.Id>, 3–5.
<https://kbbi.web.id/curang>
- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2022b). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online Arti kata Tipu. <https://Kbbi.Kemdikbud.Go.Id>, 3–5.
<https://kbbi.web.id/tipu>
- BFI Finance. (n.d.). *Fraud Adalah: Definisi, Faktor, Jenis, dan Cara Pencegahannya.*
<https://www.bfi.co.id/id/blog/fraud-adalah-salah-satu-tindakan-kriminal#toc-0>
- Djamil, N. (2024). *DIMENSI FRAUD TRIANGLE TERHADAP PERILAKU FRAUD.* 21(2), 300–309. <https://journal.unilak.ac.id/index.php/JIEB/article/view/22571>
- Donald, J. (1913). Safety of life at sea. *Journal of the Franklin Institute*, 175(1), 15–42.
[https://doi.org/10.1016/S0016-0032\(13\)90630-X](https://doi.org/10.1016/S0016-0032(13)90630-X)
- Elliott, J. E., & Elliott, K. H. (2013). Tracking marine pollution. *Science*, 340(6132), 556–558. <https://doi.org/10.1126/science.1235197>
- Erong, E. A. E., Abur, M. T., Izzudin, A. Q., Rudeng, R., & Seleman, K. A. (2023). Peran Redflag Auditor dalam Proses Identifikasi Fraud di Perusahaan. *Digital Bisnis : Jurnal Publikasi Ilmu Manajemen Dan E-Commerce*, 2(3), 12–22.
<https://jurnaluniv45sby.ac.id/index.php/Digital/article/view/1281>
- Farid Teguh Prasetiawan, Ismail, & Ramlani Lina Sinaulan. (2022). Kepastian Hukum Atas Keselamatan Dan Keamanan Pelayaran Terhadap Pengguna Jasa Angkutan Perairan Pedalaman Pada Pengoperasian Kapal Laut. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 1(11), 2799–2806. <https://doi.org/10.53625/jcijurnalcakrawalailmiah.v1i11.2864>
- Herlinda, A., & Manurung, S. A. (2021). Pendampingan Perancangan Kontrak Kerja Sama PT Pelayaran Nasional Lestari Dengan Keagenan Kapal. *ConCEPT-Conference on Community Engagement Project*, 1(1), 272–281.
<https://journal.uib.ac.id/index.php/concept/article/view/4645>
- Husaini, F., & Urumsah, D. (2023). *Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap niat fraud di perusahaan transportasi daring: model konseptual.* 5, 273–281.
<https://doi.org/10.20885/ncaf.vol5.art31>
- Husna, S., & Yustitiningtyas, L. (2022). Tanggung Jawab Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Bagi Pengguna Jasa Akibat Barang Yang Rusak/Hilang Selama Proses Pengiriman Melalui Laut. *Cakrawala Hukum: Majalah Ilmiah Fakultas Hukum Universitas Wijayakusuma*, 24(2), 1–8. <https://doi.org/10.51921/chk.v24i2.202>
- Indraprakoso, D., & Haripin. (2023a). Eksplorasi Potensi Penggunaan Blockchain Dalam Optimalisasi Manajemen Pelabuhan di Indonesia: Tinjauan Literatur. *Sanskara Manajemen Dan Bisnis*, 1(03), 140–160. <https://doi.org/10.58812/smb.v1i03.131>
- Indraprakoso, D., & Haripin. (2023b). Eksplorasi Potensi Penggunaan Blockchain Dalam Optimalisasi Manajemen Pelabuhan di Indonesia: Tinjauan Literatur. *Sanskara Manajemen Dan Bisnis*, 1(03), 140–160. <https://doi.org/10.58812/smb.v1i03.131>
- International Shippers & Services Association. (2016). *International Ship and Port Facility Security Code Isps Code Guidelines for Ship Suppliers.* August.
<https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2020/09/ISPS-Code-ISSA-Guidelines-Aug-2016.pdf>
- Istiyanto, B., Soimun, A., Navianti, D. R., Rupaka, A. P. G., Rupaka, A. P. G., & Sadri, P. D. A. (2022). Analisa Pengambilan Keputusan Incoterms 2020 pada Perusahaan Jasa Pengiriman. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 3(1), 29–38.
<https://doi.org/10.52920/jttl.v3i1.49>
- Jefri, R., & Mediaty. (2014). Pendeteksian Kecurangan (Fraud) Laporan Keuangan. *Jurnal*

- Akuntansi*, 01(02), 56–64. <http://eprints.undip.ac.id/35524/>
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952. 11 (2019). <https://www.hukumonline.com/pusatdata/detail/17229/burgerlijk-wetboek/>
- Kurniawan, S., Disemadi, H. S., & Purwanti, A. (2020). Urgensi Pencegahan Tindak Pidana Curang (Fraud) Dalam Klaim Asuransi. *Halu Oleo Law Review*, 4(1), 38. <https://doi.org/10.33561/holrev.v4i1.10863>
- Kusumadara Afifah. (2016). *KONTRAK BISNIS INTERNASIONAL Elemen-Elemen Penting dalam Penyusunannya*. <https://www.google.com/books?hl=id&lr=&id=zt1iEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=KONTRAK+BISNIS+INTERNASIONAL+Elemen-Elemen+Penting+dalam+Penyusunannya&ots=NkzqssKG66&sig=fEnigXTIYHIvग्gaHgxQCnmKiDmg>
- Mursidi, M., & Sarjito, A. (2024). Shipping Safety Innovation: The Role of Big Data and IoT in Reducing Risk. *Jurnal Aplikasi Pelayaran Dan Kepelabuhanan*, 15(1). <https://doi.org/10.30649/japk.v15i1.132>
- Rafina Yanti. (2024). *Data Wawancara Penelitian Di PT. XYZ*.
- Supriyanta, S. I. (2020a). *PROSES PENERBITAN SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM PELAYANAN PORT TO DOOR SERVICE PADA PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK*. 3(1).
- Supriyanta, S. I. (2020b). *PROSES PENERBITAN SURAT PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT DENGAN MENGGUNAKAN SISTEM PELAYANAN PORT TO DOOR SERVICE PADA PT PUPUK INDONESIA LOGISTIK*. 3(1). <https://www.academia.edu/download/96462796/35.pdf>
- Supriyatno Winahyu, Safuan, D. (2022). *CARA PENGGUNAAN APLIKASI VESSEL TRAFFIC SERVICE (VTS) GPS TRCKING KAPAL*. 6(1), 77–86. <https://www.bajangjournal.com/index.php/JCI/article/view/3219/2329>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, 44 69 (2011). <https://doi.org/10.1088/1751-8113/44/8/085201>
- Vinet, L., & Zhedanov, A. (2011). A “missing” family of classical orthogonal polynomials. In *Journal of Physics A: Mathematical and Theoretical* (Vol. 44, Issue 8). <https://doi.org/10.1088/1751-8113/44/8/085201>
- WILL KENTON. (2020). *What Is the International Maritime Organization (IMO)*. 1–3. <https://gyansanchay.csjmu.ac.in/wp-content/uploads/2021/12/International-Maritime-Organization-IMO-Definition.pdf>