

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang memiliki salah satu julukan sebagai negara maritim. Hal tersebut mengacu kepada banyaknya jumlah pulau yang dimiliki, baik pulau besar maupun pulau kecil. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Badan Pusat Statistik (2017), Indonesia sendiri memiliki luas wilayah daratan sebesar 1.913.579 km² dan memiliki luas lautan sebesar 3.257.483 km² dengan pulau sebanyak 17.504 yang membuat Indonesia berada pada peringkat ke-6 sebagai negara dengan jumlah pulau terbanyak di dunia. Luasnya wilayah laut yang terdapat di Indonesia membuat penggunaan transportasi melalui laut baik untuk pengangkutan terhadap penumpang maupun barang menjadi sesuatu hal yang sangat dibutuhkan, khususnya bagi wilayah-wilayah yang memang sulit untuk diakses melalui jalur darat maupun udara. Pada dasarnya pengangkutan merupakan proses perpindahan yang diperlukan untuk mencapai tingkat efektif dan manfaat serta mencapai efisiensi yang tinggi.

Menurut Dewi (2017), pengangkutan erat kaitannya dengan bidang perekonomian yang didasarkan oleh beragam faktor, yaitu:

- A. Kondisi wilayah Indonesia yang memiliki ribuan pulau baik besar maupun kecil serta besarnya luas lautan Indonesia membuat pengangkutan melalui segala moda transportasi diperlukan untuk menjangkau seluruh wilayah

Indonesia dan karena terkait dengan perekonomian, maka juga dapat menjangkau seluruh negara yang ada di dunia.

- B. Pengangkutan yang menjangkau seluruh wilayah akan membuat adanya kelancaran dalam proses pelaksanaan pembangunan, penyebaran kebutuhan, dan pengangkutan atas hasil yang akan dikomersialisasi.
- C. Pendekatan terhadap jarak antara satu wilayah dengan wilayah lainnya yang mendukung proses pengangkutan, sehingga tidak terjadinya ketimpangan antara satu wilayah dengan lainnya.
- D. Perkembangan ilmu dalam bidang teknologi pembangunan pada sektor pengangkutan dan distribusi membuat infrastruktur dan sumber daya manusia mengalami perkembangan.

Berdasarkan data luas wilayah dan geografis Indonesia yang dihimpun oleh Badan Pusat Statistik (2017), pengangkutan yang dilakukan khususnya dalam pengangkutan barang penggunaan transportasi jalur laut dianggap menjadi solusi atau cara yang dapat dilakukan dalam melakukan pengangkutan tersebut, namun pengangkutan yang dilaksanakan melalui jalur laut juga tidak terpisahkan dari pengangkutan yang dilakukan melalui jalur darat baik pengangkutan dari lokasi asal barang yang biasanya merupakan gudang dari perusahaan pengirim menuju pelabuhan maupun pengangkutan dari pelabuhan menuju ke lokasi pemesan barang yang biasanya merupakan gudang dari perusahaan pemesan, dimana hal tersebut disebut sebagai *Multimodel Transportation*.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda yang didefinisikan sebagai sebuah sistem angkutan

barang yang digunakan dalam pengiriman barang menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi berbeda dengan berdasarkan kepada 1 (satu) kontrak yang menjadi dokumen angkutan multimoda dari satu tempat penerimaan barang oleh perusahaan ke tempat yang ditentukan sebagai tempat penyerahan barang kepada penerima. Angkutan multimoda menjadi sebuah komponen penting dari suatu sistem logistik, hal tersebut dikarenakan secara umum dalam aktivitas logistik terdapat penggunaan lebih dari 1 (satu) moda transportasi.

Pada bidang perekonomian hal mengenai pengangkutan tersebut akan secara khusus terfokus pada pengangkutan barang yang terjadi antara Indonesia dengan negara lain di dunia yang akan berbentuk kegiatan ekspor maupun impor yang moda transportasi pengirimannya menggunakan jalur darat dan laut, dimana alat transportasi yang digunakan adalah menggunakan truk dan kapal laut. Setiap jenis moda transportasi pengiriman barang baik melalui jalur laut, darat, maupun udara memiliki sisi positif dan negatif masing-masing, dimana menurut Dewi (2017) dengan menggunakan moda transportasi kapal laut dari sisi biaya dianggap memiliki biaya yang lebih rendah dan dari sisi daya angkut memiliki kapasitas yang lebih besar dari moda transportasi lain, akan tetapi dari sisi waktu tempuh dengan menggunakan kapal laut memakan waktu yang lebih lama. Pada pengangkutan melalui laut ini hubungan antara pengangkut dengan pemilik atau pengirim barang sangat terlihat, namun substansi lain yang berhubungan dengan penyelenggaraan pengangkutan melalui laut tersebut diatur secara

jelas dalam sebuah kesatuan sistem yang berisikan mengenai pengangkutan tersebut.

Menurut Suyono (2007), perusahaan EMKL merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pelayanan pengurusan dokumen serta muatan yang diangkut menggunakan kapal laut, pengurusan terhadap barang yang berasal dari kapal laut untuk diantarkan ke perusahaan pemesan barang, dan pengurusan muatan barang dari perusahaan pengirim menuju pelabuhan untuk muatan barang tersebut dikirimkan menuju ke pemesan. Hal tersebut juga selaras dengan SK Menteri Perhubungan Nomor KM 82/AL 305/PHB-85 yang menyatakan bahwa EMKL merupakan perusahaan yang bergerak dalam usaha pengurusan dokumen dan muatan yang akan diangkut menggunakan kapal laut maupun pengurusan dokumen mengenai muatan yang berasal dari kapal laut.

Peran perusahaan EMKL yang terdapat pada bagian pengurusan dokumen akan berurusan dengan Bea Cukai, Dinas Perdagangan, dan instansi lain yang memiliki keterkaitan baik dengan barang yang dikirim maupun dengan kegiatan yang berlangsung, selain itu peran perusahaan EMKL juga terkait dengan pengadaan transportasi darat, yaitu truk yang digunakan perusahaan pemesan maupun pengirim barang untuk mengantarkan barangnya dari pelabuhan menuju ke perusahaan pemesan dan/atau mengantarkan barang dari perusahaan pengirim menuju pelabuhan. Perusahaan EMKL merupakan perusahaan yang bergerak dalam cakupan dalam negeri dengan peran sebagai wakil eksportir yang bertanggungjawab terhadap barang dari pengurusan dokumen hingga barang sampai diatas kapal

dan wakil importir yang bertugas untuk mengurus segala dokumen yang dibutuhkan hingga barang sampai ke tangan importir yang memesan barang, dimana segala kegiatan tersebut dilakukan dengan menggunakan surat kuasa. Peran perusahaan EMKL juga menjadi penting mampu untuk memudahkan pihak eksportir dan importir dalam pengurusan kegiatan ekspor dan impor yang mereka lakukan. Pengiriman melalui laut menjadi pilihan bagi mereka pelaku ekspor dan impor karena adanya penggunaan kontainer yang mampu untuk menampung barang dalam jumlah yang sangat besar, mampu menampung barang yang memiliki berat massa yang besar, dan memakan biaya yang relatif lebih rendah.

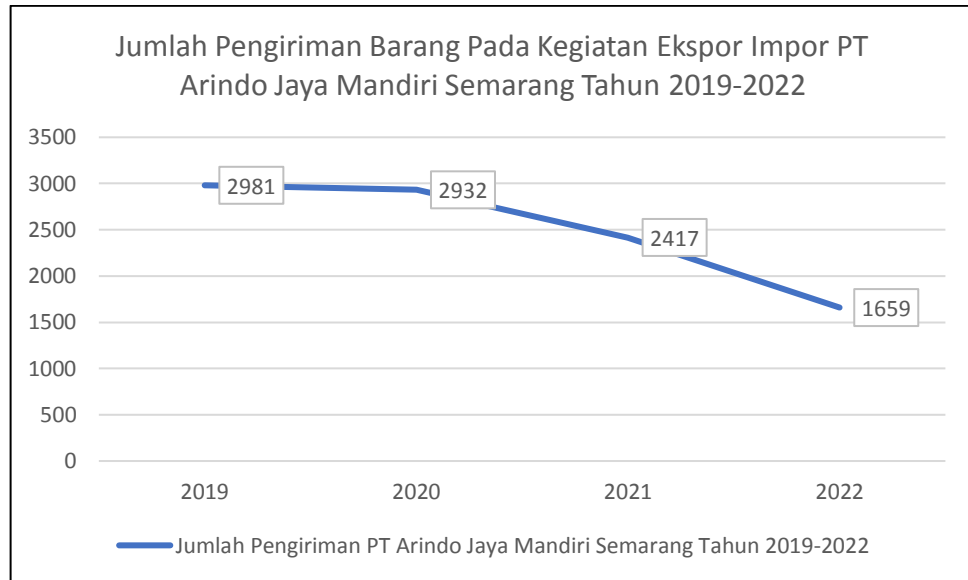
Menurut Epafra (2022), pada perkembangan yang ada dalam bidang kegiatan ekspor impor tersebut sudah semakin terlihat kemajuan yang dimiliki oleh para perusahaan jasa pengangkutan tersebut, dimana hal tersebut dibuktikan dengan semakin banyaknya perusahaan yang khususnya berbentuk industri menggunakan jasa pengurusan tersebut untuk pengiriman barang hasil produksinya.

Berdasarkan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran terdapat risiko dalam sebuah proses pengiriman barang, dimana risiko yang terjadi banyak macamnya yang merupakan hasil dari sebuah *force majeure* maupun risiko yang dapat dialami akibat adanya kesalahan selama proses pengiriman oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang mengelola proses pengiriman tersebut, salah satu diantara banyaknya risiko yang dapat saja terjadi adalah barang dalam pengiriman yang mengalami kerusakan maupun adanya kehilangan terhadap barang yang diangkut yang disebabkan oleh

bahaya-bahaya yang terdapat di laut atau bahaya lain yang berhubungan dengan laut. Risiko yang ada juga dapat terjadi akibat kelalaian dari pihak EMKL maupun pihak-pihak lain yang bersangkutan diluar dari risiko yang dapat terjadi di laut.

PT Arindo Jaya Mandiri merupakan salah satu perusahaan *freight forwarding* yang menangani pengurusan jasa ekspor impor di Indonesia, terutama di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. PT Arindo Jaya Mandiri Semarang merupakan Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabean (PPJK) yang merupakan perusahaan yang bertindak menyediakan jasa pengurusan tentang formalitas kepabean dan hal-hal terkait di dalamnya. PT Arindo Jaya Mandiri memulai bisnis pada bulan Juli tahun 1993 dengan PPJK No. 060100 001606 07/09/2002. Sebagai perusahaan yang diberikan kuasa atau perusahaan yang menjadi perpanjangan tangan dari konsumennya, PT Arindo Jaya Mandiri Semarang harus melaksanakan proses pengangkutan barang dengan baik dan menjaga barang kiriman tersebut dari risiko-risiko yang ada agar sampai ditujuan sesuai dengan yang tertera di dalam dokumen.

Data dari PT Arindo Jaya Mandiri Semarang pada tahun 2019-2022 menunjukkan adanya banyak melakukan pengiriman barang menggunakan kontainer yang diangkut menggunakan alat pengangkut truk pada kegiatan ekspor maupun impor dan jumlahnya adalah sebagai berikut:



Gambar 1.1
Jumlah Pengiriman Barang Pada Kegiatan Eskpor Impor PT Arindo
Jaya Mandiri Semarang Tahun 2019-2022

Sumber: Data Internal Bagian Operasional PT Arindo Jaya Mandiri Semarang, 2023

Berdasarkan data tersebut, kegiatan pengiriman PT Arindo Jaya Mandri Semarang mengalami penurunan setiap tahunnya, hal tersebut diakibatkan oleh adanya kejadian kecelakaan alat pengangkut maupun adanya kondisi *force majeure* yang memengaruhi kegiatan pengiriman PT Arindo Jaya Mandiri Semarang.

Pada keberjalannya PT Arindo Jaya Mandiri Semarang menghadapi risiko kehilangan atau kerusakan barang selama proses pengiriman tersebut. Berdasarkan data yang dimiliki PT Arindo Jaya Mandiri data laporan terhadap risiko tersebut adalah sebagai berikut:



Gambar 1.2

Jumlah Kasus Kerusakan atau kehilangan Barang Selama Pengiriman Pada PT Arindo Jaya Mandiri Semarang Tahun 2019-2022

Sumber: Data Internal Bagian Operasional PT Arindo Jaya Mandiri Semarang, 2023

Berdasarkan data tersebut ditemukannya jumlah kejadian kerusakan atau kehilangan barang yang dialami oleh PT Arindo Jaya Mandiri Semarang terbanyak pada tahun 2020, yaitu sebanyak empat kali yang memang pada tahun tersebut merupakan terjadinya pandemi yang memengaruhi segala kegiatan yang juga membatasi kegiatan yang ada dan terendah pada tahun 2019 yang terjadi sebanyak satu kali. Mengacu pada data tersebut, penyebab dari risiko tersebut terjadi adalah kecelakaan yang dialami truk sebagai alat pengangkut barang tersebut, kurangnya *maintenance* kepada truk tersebut, adanya tindakan diluar ketentuan perusahaan dari para supir dan kernet sebagai SDM yang ada pada proses pengiriman di lapangan sebagai hasil dari buruknya perilaku dari SDM lapangan yang dimiliki perusahaan, serta adanya kesalahan pada proses *stuffing* dan *unstuffing* yang dilakukan oleh pihak PT Arindo Jaya Mandiri Semarang dengan melibatkan SDM yang dimiliki.

Mengacu kepada dua data diatas, didapatkan persentase perbandingan antara jumlah pengiriman dengan risiko barang hilang atau rusak selama pengiriman 0,03% pada tahun 2019, kemudian meningkat menjadi 0,13% pada tahun 2020, pada tahun 2021 mengalami penurunan menjadi 0,08% seiring dengan semakin berkurangnya jumlah pengiriman, dan kembali meningkat pada tahun 2022 menjadi 0,12%.

Mensiasati risiko yang terjadi, maka PT Arindo Jaya Mandiri Semarang memiliki mekanisme dalam tanggung jawab yang dilakukan kepada para konsumennya terkait dengan ganti rugi yang mereka alami selama proses pengiriman tersebut berlangsung, namun mekanisme yang ada di PT Arindo Jaya Mandiri Semarang masih berbentuk verbal dan belum dituangkan kepada bentuk peraturan yang memang dijadikan prosedur utama dalam pelaksanaan pengangkutan yang mereka lakukan. Mekanisme yang dimiliki oleh PT Arindo Jaya Mandiri Semarang meliputi laporan yang diterima oleh pihak perusahaan dari konsumen yang selanjutnya ditindaklanjuti oleh bagian operasional untuk dilakukannya proses pertanggungjawaban perusahaan atas risiko tersebut yang dapat berupa kepengurusan asuransi dari barang kiriman tersebut atau ganti rugi dalam bentuk materil sejumlah kerugian yang diderita kepada konsumen PT Arindo Jaya Mandiri Semarang.

PT Arindo Jaya Mandiri Semarang juga memiliki strategi yang dilakukan untuk meminimalisir risiko tersebut terjadi agar penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan sesuai dengan standar prosedur yang sudah ditetapkan dengan mengacu kepada peraturan yang berlaku. Strategi PT

Arindo Jaya Mandiri Semarang menggunakan strategi yang mengedepankan SDM yang ada untuk menjalankan pengangkutan dengan memerhatikan keamanan barang kiriman tersebut.

PT Arindo Jaya Mandiri Semarang sebagai perusahaan EMKL tidak lepas dari risiko yang ada dalam proses pengiriman dan membuat adanya kerugian yang diderita oleh konsumen maupun bagi perusahaan. Kurangnya kompetensi SDM yang ada dan tidak terlaksananya ketentuan selama proses pengiriman dengan baik, serta minimnya kesadaran terhadap *maintenance* truk pengangkut memungkinkan terjadinya risiko kerusakan atau kehilangan barang selama proses pengiriman berlangsung. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dibuat sebuah penelitian yang berjudul **“Analisis Pertanggungjawaban Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) Perihal Ganti Rugi Terhadap Kerusakan atau Kehilangan Barang Dalam Proses Pengiriman Barang Di PT Arindo Jaya Mandiri Semarang.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian mengenai latar belakang di atas, maka dari itu dengan tujuan membatasi pembahasan, pertanyaan yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

- A. Bagaimana mekanisme tanggung jawab perusahaan EMKL perihal ganti kerugian atas kerusakan atau kehilangan barang selama proses pengiriman?
- B. Bagaimana strategi perusahaan EMKL dalam meminimalisir risiko dari hilang dan rusaknya barang dalam pengiriman?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan dengan rumusan masalah yang sudah disusun tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

- A. Untuk mengetahui mekanisme tanggung jawab PT Arindo Jaya Mandiri Semarang terhadap risiko berupa kerusakan atau kehilangan terhadap barang yang selama pengiriman dan dalam ranah tanggung jawab perusahaan.
- B. Untuk mengetahui strategi yang dimiliki oleh PT Arindo Jaya Mandiri Semarang dalam meminimalisir risiko terkait barang hilang atau rusak selama proses pengiriman.

1.4 Manfaat Penelitian

Diadakannya penelitian ini diharapkan terdapatnya banyak manfaat terhadap pihak-pihak sebagai berikut:

1.4.1 Bagi Peneliti

Manfaat yang akan didapatkan bagi peneliti adalah bertambahnya pengetahuan, pengalaman yang nyata, dan mendapatkan pengembangan ilmu pengetahuan yang diperoleh dibangku perkuliahan serta selama proses kegiatan yang melibatkan kegiatan perusahaan secara langsung sehingga suatu saat bisa diterapkan pada saat sudah berada dalam dunia kerja.

1.4.2 Bagi Program Studi

Manfaat yang coba diberikan oleh penulis terhadap program studi adalah menjadi sebagai sebuah tambahan informasi dan referensi bagi mahasiswa yang akan melakukan penelitian berikutnya dengan keterkaitan dengan penelitian ini.

1.4.3 Bagi Perusahaan

Manfaat yang coba diberikan penulis kepada perusahaan yang menjadi lokasi penelitian sendiri adalah penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan informasi tambahan dan sudut pandang lain bagi perusahaan untuk mengenai bentuk tanggung jawab dan ganti rugi saat risiko-risiko yang mengintai selama proses pengiriman terjadi dan membuat perusahaan lebih memaksimalkan potensi yang dimiliki.