

**TINJAUAN HUKUM PERLINDUNGAN PENGGUNA JASA  
ANGKUTAN TERHADAP TANGGUNG JAWAB PENGANGKUT  
DALAM SISTEM PENGANGKUTAN MULTIMODA**

*LEGAL REVIEW ON THE PROTECTION OF TRANSPORT SERVICE  
USERS AGAINST THE RESPONSIBILITY OF THE CARRIER IN THE  
MULTIMODAL TRANSPORT SYSTEM*

**Fadilatul Layali, Sudiarto**

Fakultas Hukum Universitas Mataram

Corresponding E-mail : [fadilatullayali@gmail.com](mailto:fadilatullayali@gmail.com)

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan penyelenggaraan angkutan multimoda dan bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan serta tanggung jawab dari pihak pengangkut. Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan yang diberikan berupa perlindungan hukum preventif dan represif. Bentuk pertanggung jawaban yang diberikan kepada pengguna jasa berupa kompensasi atau ganti kerugian apabila terjadi kerusakan atau kehilangan barang yang terjadi dalam proses pengangkutan.

**Kata Kunci : *Angkutan Multimoda; Pengguna Jasa; Perlindungan Hukum***

**Abstract**

*This study purposed to identify and analyse the arrangements for the implementation of intermodal freight transport and forms of legal protection for users of transportation services as well as the responsibilities of the carrier. The research method applied is normative legal research method with the combination of statute approach and conceptual approach respectively. The results of the study indicate that the form of legal protection for users of transportation services provided is in the form of preventive and repressive legal protection. The form of responsibility given to service users is in the form of compensation or compensation in the event of damage or loss of goods that occur in the transportation process.*

**Keywords: *Intermodal Freight Transport; Service Users; Legal Protection/***

**A. PENDAHULUAN**

Berdasarkan luas wilayah dan penyebaran penduduk di Indonesia, peranan dan fungsi angkutan di Indonesia mempunyai posisi yang sangat penting dan juga strategis, baik ditinjau dari segi kesatuan dan persatuan nasional, kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda pemerintahan maupun pertahanan dan keamanan. Angkutan merupakan satu-satunya alternatif yang cepat, efisien serta ekonomis bagi pengangkutan antar pulau dan antar daerah di Indonesia.<sup>1</sup>

Penggunaan jasa pengangkutan, terlebih lagi dalam pengiriman barang yang melintasi antar pulau dan bahkan melintasi antar negara adakalanya harus menggunakan lebih

<sup>1</sup> Sudiarto., 2016. Hukum Pengangkutan Udara, Mataram: Pustaka Bangsa, hlm.2.

dari satu moda transportasi. Untuk itu di butuhkan suatu sistem pengangkutan yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan untuk menjamin terwujudnya efisiensi dan efektifitas dalam proses pengiriman barang. Dengan kata lain di butuhkan sistem pengangkutan yang terintegrasi antara satu moda dengan moda lainnya. Lebih tepatnya mulai dibutuhkan suatu sistem pengiriman barang dengan menggunakan lebih dari dua moda angkutan dengan menggunakan satu kontrak sebagai dokumen atau yang bisa disebut sebagai angkutan multimoda.<sup>2</sup>

Pengangkutan multimoda adalah salah satu sistem pengangkutan yang dirasakan sebagai pilihan yang tepat saat ini, karena sangat mendukung kelancaran kegiatan pengangkutan untuk memindahkan barang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan lebih efektif dan efisien. Pengangkutan multimoda merupakan kegiatan pengangkutan melalui lebih dari 1 (satu) moda pengangkutan dan menggunakan gabungan 2 (dua) atau lebih jenis alat pengangkut mekanik serta dibuktikan dengan 1 (satu) dokumen pengangkutan.<sup>3</sup>

Penyelenggaraan pengangkutan multimoda ini sudah menjadi kecendrungan pengangkutan modern yang tidak terlepas dari permasalahan yang sering terjadi berkaitan dengan kerugian yang ditimbulkan karena, kerusakan, keterlambatan, musnahnya barang dan lainnya sebagainya. Permasalahan lain yang dihadapi oleh para pihak dalam suatu pengangkutan multimoda, antara lain yang berkaitan dengan sistem tanggung jawab masing-masing pengangkutan, yang umumnya tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum yang mengatur sistem pengangkutan unimoda yang berbeda.<sup>4</sup>

Berdasarkan latar belakang di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu mengenai pengaturan penyelenggaraan pengangkutan multimoda dalam hukum pengangkutan Indonesia dan bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan multimoda terhadap tanggung jawab pengangkut dalam sistem pengangkutan multimoda.

Adapun tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui dan menganalisis pengaturan penyelenggaraan pengangkutan multimoda dalam hukum pengangkutan Indonesia dan untuk mengetahui dan menganalisis bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan multimoda terhadap tanggung jawab pengangkut dalam sistem pengangkutan multimoda.

## **B. METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian normatif dengan menggunakan pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*) dan pendekatan Konseptual (*Conceptual Approach*). Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini yaitu bahan hukum primer, sekunder dan bahan non hukum. Teknik pengumpulan bahan hukum menggunakan studi kepustakaan yaitu pengumpulan bahan hukum dengan mengkaji, menelaah dan mempelajari peraturan perundang-undangan, buku-buku serta sumber

---

2 Sentosa Sembiring. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*. Bandung: Nuansa Aulia, hlm.139

3 Sadikin. 2004. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*, Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum Dan Ham RI, hlm.1.

4 *Ibid*, hlm.3.

hukum tertulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian. Analisis bahan hukum menggunakan metode deskriptif kualitatif.

### **C. PEMBAHASAN**

#### **1. Pengaturan Penyelenggaraan Pengangkutan Multimoda di Indonesia**

Pengangkutan multimoda sesuai dengan ketentuan Pasal 1 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (PP No.8/2011) dapat diartikan sebagai angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang angkutan multimoda.

Berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, penyelenggaraan angkutan multimoda di Indonesia diselenggarakan oleh Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM) yang telah memiliki izin usaha yang diterbitkan oleh Menteri Perhubungan untuk melaksanakan kegiatan angkutan multimoda yang meliputi kegiatan yang di mulai sejak diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima barang dari badan usaha angkutan multimoda sesuai dengan yang di perjanjikan dalam dokumen angkutan multimoda.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda (Permenhub No.8/2012) dijabarkan bahwa tidak semua badan usaha dapat menyelenggarakan angkutan multimoda. Dalam Permenhub ini dijelaskan bahwa angkutan multimoda hanya dapat dilakukan oleh badan usaha yang khusus didirikan untuk itu.

Badan usaha yang dimaksud yaitu Badan Usaha Angkutan Multimoda Nasional dan Badan Usaha Angkutan Multimoda Asing. Adapun yang dimaksud dengan Badan Usaha Angkutan Multimoda Nasional adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau Badan Hukum Indonesia yang khusus di dirikan untuk angkutan multimoda. Sedangkan Badan usaha angkutan multimoda asing adalah badan usaha angkutan multimoda yang didirikan berdasarkan hukum Negara asing.

Badan usaha angkutan multimoda dalam melaksanakan penyelenggaraan angkutan multimoda wajib memiliki izin usaha. Izin usaha angkutan multimoda diberikan oleh menteri perhubungan bagi badan usaha angkutan multimoda. Izin usaha angkutan multimoda diperoleh setelah memenuhi persyaratan:

a. Administrasi, yaitu:

- 1) Memiliki akta pendirian perusahaan yang telah disahkan oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang hukum;
- 2) Memiliki nomor pokok wajib pajak (NPWP);
- 3) Memiliki keterangan domisili usaha yang dikeluarkan oleh pemerintah setempat;
- 4) Memiliki modal dasar setara 80.000 ( delapan puluh ribu) SDR.

b. Teknis, yaitu:

- 1) Memiliki atau menguasai kantor tetap;

- 2) Memiliki dan/atau menguasai alat angkut barang yang dapat berupa mobil truk dan/atau 1 (satu) rangkaian kereta api (lokomotif dan gerbong atau kereta), kapal laut atau pesawat udara yang dibuktikan dengan dokumen sah;
- 3) Memiliki dan/atau menguasai peralatan bongkar muat minimal 1 (satu) unit yang dibuktikan dengan dokumen sah;
- 4) Memiliki sumber daya manusia yang memiliki kompetensi di bidang angkutan multimoda.

Penyelenggaraan kegiatan angkutan multimoda dapat diselenggarakan menggunakan beberapa moda transportasi. Hal ini dijabarkan dalam Permenhub No. PM 8/2012 dalam Pasal 4 ayat (1) disebutkan bahwa kegiatan angkutan multimoda dapat dilakukan dengan menggunakan alat angkut moda transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan/atau udara. Alat angkut moda transportasi sebagaimana dimaksud terdiri atas kendaraan bermotor, kereta api, kapal dan pesawat udara. Pengusahaan masing-masing alat angkut moda transportasi tersebut dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan jalan, penyeberangan, perkeretaapian, pelayaran, atau penerbangan.

Dalam melaksanakan kegiatan angkutan multimoda perusahaan angkutan multimoda juga dapat mengadakan kerjasama dengan moda transportasi lainnya sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 6 Permenhub No. PM 8/2012 yaitu Badan usaha angkutan multimoda dapat melaksanakan kegiatan angkutan multimoda dapat bekerjasama dengan badan usaha angkutan jalan, penyeberangan, perkeretaapian, pelayaran, atau penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (3). Dalam hal pelaksanaan penyelenggaraan angkutan multimoda nasional wajib memiliki izin usaha angkutan multimoda dari Menteri Perhubungan.

Dalam sistem pengangkutan multimoda tanggung jawab terhadap barang tetap berada hanya pada satu pengangkut yaitu sejak diterimanya barang oleh pengangkut dari pengguna jasa angkutan sampai barang diserahkan kepada penerima, walaupun dalam proses pengangkutannya terjadi beberapa kali berpindah tangan dengan melibatkan berbagai moda angkutan. Oleh karena itu dalam proses pengangkutan hanya menggunakan 1 (satu) dokumen.<sup>5</sup>

Dalam sistem pengangkutan multimoda perjanjian pengangkutan antara para pihak diwujudkan dalam bentuk dokumen tunggal. Dokumen angkutan multimoda merupakan sarana perjanjian dan bukti perikatan angkutan multimoda antara para pihak.

Dengan adanya dokumen angkutan multimoda sebagai perjanjian pengangkutan, maka timbul kewajiban dan hak diantara para pihak. Adapun kewajiban dari pihak badan usaha angkutan yang telah memiliki izin untuk menyelenggarakan angkutan multimoda berkewajiban untuk:

- a. Menerbitkan dokumen angkutan multimoda;
- b. Mengangkut barang sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda;
- c. Menjaga keselamatan dan keamanan pelaksanaan kegiatan angkutan multimoda;
- d. Melakukan tindakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan terhadap barang khusus dan barang berbahaya;

---

5 *Ibid*, hlm.13.

- e. Menyelesaikan klaim yang diajukan oleh pengguna jasa; dan
- f. Mengasuransikan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selain kewajiban yang dibebankan kepada pihak badan usaha angkutan multimoda terdapat juga hak badan usaha angkutan multimoda. Adapun hak dari badan usaha angkutan multimoda yaitu:

- a. Menerima pembayaran dari pengguna jasa sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda;
- b. Menerima informasi dari pengguna jasa mengenai kejelasan barang yang diangkut;
- c. Membuka dan/atau memeriksa barang kiriman dihadapan pengguna jasa untuk mencocokkan kebenaran informasi barang yang diangkut;
- d. Menolak mengangkut barang yang diketahui dapat mengancam keselamatan dan keamanan penyelenggaraan angkutan multimoda;
- e. Mengambil tindakan tertentu untuk menjaga keselamatan dan keamanan penyelenggaraan angkutan multimoda; dan
- f. Menolak klaim yang tidak dapat dibuktikan.

Perjanjian pengangkutan merupakan perjanjian yang timbal balik, sehingga apa yang menjadi kewajiban badan usaha angkutan multimoda akan menjadi hak dari pengguna jasa angkutan multimoda yaitu sebagai berikut:

- a. Mendapatkan pelayanan sesuai ketentuan dalam dokumen angkutan multimoda;
- b. Mengajukan klaim untuk memperoleh ganti rugi dalam hal badan usaha angkutan multimoda tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan dokumen angkutan multimoda; dan
- c. Memperoleh informasi mengenai keberadaan barang.

Sedangkan kewajiban dari pengguna jasa angkutan multimoda diatur dalam Pasal 16 PP No.8/2011 tentang angkutan multimoda yaitu:

- a. Membayar ongkos angkut sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda;
- b. Memberikan informasi yang benar dan akurat mengenai jenis, keadaan, jumlah, berat dan volume barang, penandaan, waktu, dan tempat barang diterima oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa serta waktu dan tempat barang diserahkan kepada penerima barang yang dituangkan dalam dokumen angkutan multimoda; dan
- c. Memberitahukan dan memberi tanda atau lebel sebagai barang khusus atau barang berbahaya dalam hal barang yang dikirim berupa barang khusus atau barang berbahaya sesuai dengan konvensi internasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kebijakan penyelenggaraan angkutan multimoda di Indonesia, dilandasi beberapa legalitas<sup>6</sup> yang menjadi landasan normatif dilaksanakannya pengangkutan multimoda di Indonesia yaitu:

---

<sup>6</sup> Djaya Bakri. 2016. *Transportasi Multimoda, Sebuah Permodelan Kebutuhan Transportasi Multimoda*. Malang: Intimedia, hlm.15-17.

1. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, yang menekankan bahwa perkeretaapian sebagai salah satu moda transportasi dalam sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan sendiri, yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lain dan angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda.
2. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menyebutkan bahwa pelayaran merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien dan angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda.
3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menetapkan bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan perannya yang efektif dan efisien dan angkutan udara merupakan bagian dari angkutan multimoda.
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyebutkan bahwa LLAJ sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, dan angkutan umum di jalan merupakan bagian dari angkutan multimoda.
5. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda.
7. Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2013 tentang Syarat dan Ketentuan Minimum Jasa Layanan (Standar Trading Conditions) di Bidang Angkutan Multimoda.

Adapun tujuan penyelenggaraan angkutan multimoda menurut Gemilang Tarigan yaitu untuk mewujudkan pelayanan *one stop service* dengan indikator *single seamless service* (S3) yaitu *single operator*, *single tariff*, dan *single dokumen* untuk angkutan barang.<sup>7</sup> Berdasarkan hasil Studi Badan Litbang Perhubungan Kementerian Perhubungan ada beberapa manfaat yang diperoleh dengan adanya transportasi multimoda yakni :

- a. Mengurangi waktu yang hilang pada *transshipment*;
- b. Mengangkut lebih cepat, menekan kerugian terhadap jarak, dan menghemat permodalan;
- c. Mengurangi beban dokumentasi, formalitas dan birokrasi;
- d. Menghemat biaya karena tarif rata-rata dan biaya asuransi turun;
- e. Memerlukan satu agen saja sebagai penanggung jawab;
- f. Menurunkan harga barang ekspor; dan
- g. Meningkatkan daya saing barang ekspor di pasar global.

<sup>7</sup> Gemilang Tarigan, *Strategi Pengembangan Transportasi Multimoda*, hlm 4. Termuat di: <https://dokumen.tips/documents/strategi-pengembangan-transportasi-multimoda-strategi-pengembangan-transportasi.html.pdf>, unduh 4 Januari 2022.

## 2. Perlindungan Hukum Pengguna Jasa Angkutan Multimoda Terhadap Tanggung Jawab Pengangkut Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda

Landasan pijak perlindungan hukum bagi rakyat (masyarakat atau konsumen/ pengguna jasa) di Indonesia adalah Pancasila dan UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945), karena merupakan dasar ideologi dan falsafah bangsa Indonesia yang menjunjung tinggi nilai-nilai kemanusiaan dengan menempatkan hukum sebagai panglima dan bukan kekuasaan. Penghormatan terhadap hak-hak asasi manusia dan memposisikan bangsa Indonesia sebagai Negara hukum menimbulkan konsekuensi yang harus ditaati dan dilaksanakan oleh pemerintah sebagai penyelenggara Negara. Philipus M. Hadjon dengan menggunakan konsep barat sebagai kerangka pikir dan landasan pijak pada Pancasila merumuskan prinsip pengakuan dan perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia yang bersumber pada Pancasila dan prinsip Negara hukum yang berdasarkan Pancasila.<sup>8</sup>

Menurut Satjipto Raharjo perlindungan hukum adalah adanya upaya melindungi kepentingan seseorang dengan cara mengalokasikan suatu kekuasaan kepadanya untuk bertindak dalam rangka kepentingan tersebut.<sup>9</sup> Perlindungan hukum adalah perlindungan akan harkat dan martabat, serta pengakuan terhadap hak-hak asasi manusia yang dimiliki oleh subyek hukum berdasarkan ketentuan hukum dari kesewenangan atau sebagai kumpulan peraturan atau kaidah yang akan dapat melindungi suatu hal dari hal lainnya. Berkaitan dengan konsumen berarti hukum memberikan perlindungan terhadap hak-hak pelanggan dari sesuatu yang mengakibatkan tidak terpenuhinya hak-hak tersebut.<sup>10</sup>

Perlindungan hukum adalah suatu perlindungan yang diberikan kepada subjek hukum sesuai dengan aturan hukum, baik itu bersifat pencegahan (*preventif*) maupun bersifat pemaksaan (*represif*), baik secara tertulis maupun tidak tertulis dalam rangka menegakan peraturan hukum.<sup>11</sup> Perlindungan hukum preventif diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Dalam Pasal 28 PP No.8/2011 diatur mengenai pembinaan badan usaha angkutan multimoda sebagai bentuk perlindungan hukum preventif. Mengenai pembinaan angkutan multimoda ini juga diatur dalam Pasal 46 PM No.8/2012 yaitu yaitu pembinaan badan usaha angkutan multimoda yang dilakukan oleh menteri dan dalam pelaksanaannya diselenggarakan oleh Sekretaris Jenderal Perhubungan. Pembinaan yang dimaksud dilakukan melalui pengaturan, pengendalian dan pengawasan.

Pembinaan tersebut dilaksanakan secara terkoordinasi dengan unit kerja dan instansi terkait dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kegiatan penyelenggaraan dan perusahaan angkutan multimoda dan meningkatkan dan mengembangkan kapasitas badan usaha angkutan multimoda nasional. Pengendalian

8 Philipus M.Hadjon. 1978. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia, Suatu Studi tentang Prinsip-Prinsipnya, Penanganan oleh Pengadilan dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara*. Surabaya: Bina Ilmu, hlm.20

9 Kurniawan. 2016. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Mataram: Pustaka Bangsa, Mataram, hlm.47.

10 Philipus M.Hadjon. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu, Surabaya, hlm.25.

11 Setiawan Widagdo. 2008. *Kamus Hukum*. Jakarta: Citra Umbara, hlm.232.

yang dimaksud dilaksanakan dalam rangka mewujudkan pelayanan angkutan multimoda yang memenuhi standar pelayanan, keamanan dan keselamatan transportasi.

Sedangkan pengawasan dilakukan melalui monitoring dan evaluasi kegiatan angkutan multimoda. Monitoring dan evaluasi kegiatan angkutan multimoda dilakukan melalui laporan dan/atau evaluasi kegiatan di lapangan. Perlindungan hukum represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikannya apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran. Badan usaha angkutan multimoda yang tidak dapat melaksanakan kewajibannya dapat dikenakan sanksi administratif hal ini diatur dalam Pasal 12 ayat (3) PP No.8/2011.

Pengaturan lebih lanjut mengenai pengenaan sanksi administratif bagi badan usaha angkutan multimoda juga diatur dalam Pasal 44 PM No.8/2012 yaitu Badan usaha angkutan multimoda yang tidak melaksanakan kewajiban dapat dikenakan sanksi administratif berupa pencabutan izin usahanya oleh pemberi izin apabila:

- a. perusahaan yang bersangkutan melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara dan keselamatan manusia;
- b. memperoleh izin usaha angkutan multimoda dengan cara tidak sah;
- c. dinyatakan pailit oleh putusan pengadilan; atau
- d. melakukan tindak pidana penyeludupan dan/atau pemalsuan dokumen berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

Berkaitan dengan tanggung jawab pengangkut dalam sistem pengangkutan multimoda diatur dalam Pasal 14 PP No.8/2011 tentang angkutan multimoda. Menurut Pasal 14 PP No.8/2011 badan usaha angkutan multimoda bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya sejak barang diterima dari pengguna jasa angkutan multimoda sampai dengan diserahkannya kepada penerima barang sesuai dengan ketentuan dalam kontrak angkutan multimoda.

Pengangkutan multimoda merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak pengguna jasa angkutan sebagai pengirim barang, di mana pihak pengangkut berhak menerima biaya angkutan dari pihak pengguna jasa dan/atau pengguna jasa mempunyai kewajiban membayar biaya angkutan, sebaliknya pengguna jasa berhak menikmati jasa angkutan dan pengangkut memiliki kewajiban mengangkut barang yang dikirim dengan selamat sampai di tempat tujuan. Apabila barang yang dikirim tidak selamat sampai tujuan, maka pihak pengangkut harus bertanggung jawab.

Barang tidak selamat sampai di tempat tujuan dapat berarti musnah, hilang atau rusak baik sebagian atau seluruhnya. Berdasarkan Pasal 14 ayat (2) PP No.8/2011 tanggung jawab badan usaha angkutan multimoda meliputi, kerusakan, hilangnya barang sebagian atau seluruhnya, dan/atau keterlambatan penyerahan barang.

Berdasarkan ketentuan tersebut prinsip tanggung jawab hukum yang digunakan yaitu prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*), yang mana beban pembuktian ada pada pihak pengangkut. Pihak pengangkut harus dapat membuktikan bahwa kerugian yang dialami oleh pihak pengguna jasa angkutan berupa kerusakan, hilangnya barang sebagian atau seluruhnya, dan/atau keterlambatan penyerahan barang yang terjadi bukan disebabkan oleh pihak pengangkut.



Berdasarkan Pasal 23 ayat (2) PP No.8/2011 batasan jumlah ganti rugi yang diberikan kepada pihak pengguna jasa dalam hal kerusakan dan kehilangan yang terjadi akibat kesalahan, kelalaian pihak pengangkut yaitu dihitung berdasarkan kerugian yang dialami. Ganti rugi yang diberikan oleh badan usaha angkutan multimoda kepada pengguna jasa atas kerusakan atau kehilangan barang diberikan setara dengan:

- a. 666,67 (enam ratus enam puluh enam koma enam puluh tujuh) SDR per paket atau 2 (dua) SDR per kilogram berat kotor barang dari barang yang hilang atau rusak atau barang yang diangkut dengan menggunakan angkutan laut, sungai, danau, dan penyebrangan; atau
- b. 8,33 (delapan koma tiga puluh tiga) SDR per kilogram berat kotor barang yang hilang atau rusak, dalam hal angkutan multimoda tidak menggunakan angkutan laut atau angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

Pembatasan tanggung jawab dalam hal kerusakan dan kehilangan yang terjadi akibat kesalahan, kelalaian, dan /atau kecerobohan badan usaha angkutan multimoda, ganti rugi yang diberikan paling banyak sebesar nilai barang, sedangkan batas tanggung jawab dalam hal jenis dan nilai barang tercantum dalam dokumen angkutan multimoda ganti rugi diberikan paling banyak sebesar nilai barang. Batas tanggung jawab badan usaha angkutan multimoda tidak melebihi ongkos angkut, dalam hal terjadi kerugian yang disebabkan oleh keterlambatan penyerahan barang atau kerugian yang bukan disebabkan oleh kehilangan atau kerusakan barang.

Pengangkut dalam hal ini bertindak mewakili pemilik atau pengirim barang, sehingga segala resiko terjadinya kerugian pada saat proses pengiriman barang baik pada saat penanganan bongkar muat, angkutan dan penyimpanan (gudang) dapat menjadi tanggung jawab penyedia jasa pengurusan transportasi sepanjang terdapat perjanjian antara pihak penyedia jasa angkutan multimoda dan pihak pengguna jasa angkutan multimoda.

Dengan demikian timbulnya suatu kerugian yang diderita oleh pengguna jasa angkutan karena suatu kejadian atas kelalaian, kesalahan dan/atau kecerobohan pihak pengangkut yang mengakibatkan kerusakan atau kehilangan barang yang dikirim tersebut, maka bentuk tanggung jawab yang diberikan oleh pihak pengangkut yaitu berupa ganti rugi sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam perjanjian pengangkutan barang, maka besaran ganti rugi yang diberikan pengangkut hanyalah sebesar yang termuat dalam perjanjian.

Jadi, bentuk tanggung jawab pengangkut dalam pengangkutan multimoda atas kerusakan dan kehilangan barang yang dikirim yang dikarenakan adanya kelalaian, kesalahan dan/atau kecerobohan pihak pengangkut, maka pihak pengangkut sesuai dengan klausula perjanjian pengangkutan maupun peraturan perundang-undangan yang mengaturnya wajib memberikan ganti rugi sesuai dengan jumlah barang yang rusak dan hilang.

#### **D. KESIMPULAN**

Pengaturan penyelenggaraan angkutan multimoda di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang

Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor 20 Tahun 2013 tentang Syarat dan Ketentuan Minimum Jasa Layanan (*standar trading conditions*) di bidang angkutan multimoda. Keberadaan peraturan perundang-undangan tersebut merupakan landasan normatif diselenggarakannya pengangkutan multimoda di Indonesia.

Bentuk perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan multimoda yaitu perlindungan hukum preventif dan represif. Perlindungan hukum preventif yaitu berupa pembinaan badan usaha angkutan multimoda dengan tujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan kegiatan penyelenggaraan angkutan multimoda dan mewujudkan pelayanan angkutan multimoda yang memenuhi standar pelayanan, keamanan, dan keselamatan transportasi. Sedangkan bentuk perlindungan hukum represif berupa pemberian sanksi bagi badan usaha angkutan multimoda yang tidak dapat melaksanakan kewajibannya dan pihak pengangkut bertanggung jawab dalam hal terjadinya kerugian yang dialami oleh pengguna jasa angkutan multimoda yang diakibatkan oleh kesalahan pihak pengangkut.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku/Jurnal/Skripsi?Artikel:

- Achmad Wirabrata dan Sahat Aditua Frandhitya Silalahi. 2012. *Hubungan Infrastruktur Transportasi dan Biaya Logistik*, Jurnal Ekonomi dan Kebijakan Publik, Vol. 3 No.1.
- Bakri Djaya. 2016. *Transportasi Multimoda, Sebuah Permodelan Kebutuhan Transportasi Multimoda*. Malang: Intimedia.
- Hadjon Philipus M. 1987. *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat Indonesia*, Surabaya: Bina Ilmu.
- Kurniawan. 2016. *Hukum Perlindungan Konsumen, cetakan pertama*, Mataram: Pustaka Bangsa.
- Sadikin. 2004. *Penelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkutan Dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Hukum dan HAM RI.
- Rizkah Novita Lestari. 2015. *Tanggung Jawab Perusahaan Kargo Muatan Pesawat Udara Terhadap Kehilangan Atau Kerusakan Barang Yang Dikirim*. Skripsi. Mataram: Fakultas Hukum Universitas Mataram.
- Sembiring Sentosa. 2019. *Hukum Pengangkutan Laut*, Cetakan I. Bandung: Nuansa Aulia.
- Sudiarto. 2012. *Tanggung Gugat Pengangkut terhadap Penumpang dalam Kecelakaan Pesawat Udara pada Penerbangan Domestik*, Cetakan Pertama, Mataram: Pustaka Bangsa.

- \_\_\_\_\_. 2016. *Hukum Pengangkutan udara*, Cetakan I. Mataram: Pustaka Bangsa.
- Tulus Irpan H.S, Imam Sony dan Sarinah, *Kajian Peningkatan Peranan Transportasi Multimoda dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025*, Jurnal Manajemen Transportasi dan Logistik, Vol.3 No.1.
- Widagdo Setiawan. 2008. *Kamus Hukum*. Jakarta: Citra Umbara.

### **B. Peraturan Perundang-Undangan:**

- Kitab Undang-undang Hukum Dagang
- Kitab Undang-undang Hukum Perdata.
- Indonesia, Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, LN No.42 Tahun 1999, TLN No.3821
- Indonesia, Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, LN No.65 Tahun 2007, TLN No.4722
- Indonesia, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, LN No.64 Tahun 2008, TLN No.4849
- Indonesia, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, LN No.1 Tahun 2009, TLN No.4956
- Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, LN No.96 Tahun 2009, TLN No.5025
- Indonesia, Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, LN No.20 Tahun 2011
- Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan No. 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda, Berita Negara No.118 Tahun 2012
- Indonesia, Peraturan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2013 tentang Syarat dan Ketentuan Minimum Jasa Layanan (*Standard Trading Conditions*) di Bidang Angkutan Multimoda. LN No.825 Tahun 2013.

### **C. Website:**

- Gemilang Tarigan, *Strategi Pengembangan Transportasi Multimoda*, hlm 4. Termuat di: <https://dokumen.tips/documents/strategi-pengembangan-transportasi-multimoda-strategi-pengembangan-transportasi.html.pdf>, unduh 4 Januari 2022
- Nirmala, *Mengenal Transportasi Multimoda di Indonesia*, 2017, <https://business-law.binus.ac.id/2017/05/31/mengenal-transportasi-multimoda-di-indonesia/>, di akses pada 3 November 2021.