



UNES LAW REVIEW

+62 813 6511 8590 +62 813 6511 8590 <https://review-unes.com/> uneslawreview@gmail.com DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v5i3>

Diterima: 07/02/2023, Diperbaiki: 04/03/2023, Diterbitkan: 05/03/2023

URGENSI SINKRONISASI PERATURAN PELAYARAN SEBAGAI ANGKUTAN MULTI MODA UNTUK MENURUNKAN BIAYA LOGISTIK

Tentaminarto Tri Februartono¹, Elfrida Ratnawati Gultom²

¹ Program Studi Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Trisakti, Jakarta, Indonesia

E-mail: tentaminartotf@gmail.com

² Program Studi Magister Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Trisakti, Jakarta, Indonesia

E-mail: elfrida.r@trisakti.ac.id

Corresponding Author: Tentaminarto Tri Februartono

ABSTRACT

The purpose of writing this paper is to describe and analyze the need for synchronization of shipping regulations as a multimodal company in relation to the economics of high logistics costs and shipping regulations that must be synchronized in order to achieve logistics cost efficiency. The main problem in this paper is the need to synchronize shipping regulations so that shipping can carry out multi-modal service transportation without having to create or change a new business form into a Multi-Mode Transport Business Entity (BUAM). Indonesia is an archipelagic country where sea transportation is important in logistics transportation, Shipping Companies as sea transportation will play a role in reducing logistics costs if they can carry out multimodal transport contracts. The methodology used in writing this paper uses normative legal research supported by secondary data, which consists of primary legal materials, namely Law Number 17 of 2008 concerning Shipping, Government Regulations, Ministerial Regulations related to issues, Secondary legal materials consist of books, journals, magazines, publications, opinions of experts and professionals in the field of law and logistics, information from the internet related to the problem, as well as tertiary legal materials in the form of dictionaries.

Keywords: Shipping, Multimodal, High Cost.

ABSTRAK

Tujuan penulisan paper ini adalah untuk menggambarkan dan menganalisis perlunya dilakukan sinkronisasi peraturan pelayaran sebagai perusahaan multi moda dalam hubungannya dengan ekonomi biaya logistik yang tinggi dan peraturan pelayaran yang harus disinkronkan agar tercapai efisiensi biaya logistik. Pokok permasalahan dalam paper ini adalah perlunya sinkronisasi peraturan pelayaran agar pelayaran dapat melaksanakan angkutan jasa multi moda tanpa harus membuat atau merubah bentuk usaha baru menjadi Badan Usaha Angkutan Multi Moda (BUAM). Indonesia adalah negara kepulauan dimana transportasi laut menjadi penting dalam angkutan logistik, Perusahaan Pelayaran sebagai angkutan laut akan berperan dalam menurunkan

biaya logistik apabila dapat melaksanakan kontrak angkutan multi moda. Metodologi yang digunakan dalam penulisan paper ini menggunakan penelitian hukum normatif dengan didukung oleh data sekunder, yang terdiri dari bahan hukum primer yaitu Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri yang terkait dengan permasalahan, bahan hukum Sekunder terdiri dari buku, jurnal, majalah. publikasi, pendapat para ahli dan profesional dalam bidang hukum dan logistik, informasi dari internet yang terkait dengan permasalahan, serta bahan hukum terseir berupa kamus.

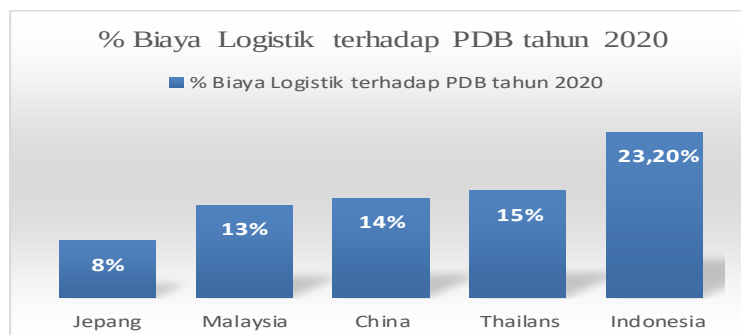
Kata Kunci: Pelayaran, Multi moda, Biaya Tinggi.

PENDAHULUAN

Angkutan multimoda dipandang sebagai solusi untuk meningkatkan efiseinsi dan efektifitas logistik mulai diperkenalkan dan menjadi perhatian di bidang Logistik sejak diatur oleh Perserikatan Bangsa Bangsa melaui konvensi internasional yang khusus mengatur tentang angkutan multi moda yaitu *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods tahun 1980*. Konvensi ini dikenal sebagai *TM Convention*. Selanjutnya pada tanggal 17 November 2005 di Vientienne, Laos dilakukan penandatanganan ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT).

Angkutan multi moda sesuai pasa 1 (10) UU Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dijelaskan bahwa Angkutan Multimoda adalah Angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh pelapor angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut.¹

Pemerintah meratifikasi peraturan multi moda dari TM Convention adalah untuk meningkatkan efisiensi dan efektifitas logistik di Indonesia yang masih terjadi biaya tinggi dibandingkan dengan negara negara lain di Asia, Adanya inefisiensi akan menurunkan daya saing produk Indonesia di pasar global. Tingginya biaya logistik bisa dilihat dari total agregat biaya logistik dibandingkan dengan Pendapatan Domestik Bruto (PDB), sedangkan Efektivitas dari penanganan logistik tercermin dari parameter Logistik Performnace Index (LPI). Data tahun 2020 Biaya Logistik Indonesia terhadap PDB terlihat dari chart dibawah ini :



Sumber : Bisnis Indonesia Weekly²

¹ “Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran” (n.d.).

² Bisnis Indonesia Weekly, “Jurus Jitu Layanan Logistik,” 812 Tahun XXXVII/No,1263, n.d.

Dilihat dari Logistik Performance Index (LPI), berdasarkan acuan yang ditentukan Worldbank, ada enam parameter pengukuran yang meliputi; Customs / Bea Cukai, Infrastruktur, International Shipment, Competence, Tracking dan Tracing, Delivery Timelines, score LPI di Indonesia juga tertinggal dibandingkan negara lain di Kawasan Asia. LPI tahun 2018 Indonesia diperingkat 46 Dunia dengan skor 3,15 jauh tertinggal dari Negara ASEAN lainnya, yaitu Singapura di posisi 5 dan Malaysia di posisi 25, Thailand di posisi 35.

Biaya tinggi di logistik Indonesia salah satunya adalah belum mengoptimalkan angkutan laut sebagai moda utama dari angkutan Logistik, masih didominasi oleh angkutan moda transportasi darat. Indonesia adalah negara kepulauan, 2/3 dari seluruh luas Indonesia adalah lautan. Keunggulan comparative sebagai negara kepulauan yang memiliki lautan yang luas harus dimanfaatkan semaksimal mungkin menjadi keunggulan competitive dalam angkutan logistik. Data statistik tahun 2008 menegaskan angkutan logistik terlalu mengandalkan angkutan jalan dengan persentase 90,4 % sementara laut itu hanya 7 %, kereta 0,6 % , penyeberangan 2 %.

Mahendra Rianto, Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia mengatakan salah satu tantangan yang membuat biaya logistik di Indonesia terbilang mahal karena letak geografis Indonesia yang merupakan negara dengan lebih dari 17.000 pulau sehingga setiap produk yang dikirimkan harus melalui proses yang cukup panjang. Selain itu, Indonesia yang merupakan negara kepulauan ini masih sangat mengandalkan jalur darat untuk proses transportasi logistik. Berbeda halnya dengan Filipina yang sangat memanfaatkan angkutan laut bahkan untuk jarak dekat sekalipun.³

Kondisi geografis Indonesia yang merupakan negara kepulauan sangat mengandalkan moda transportasi air, khususnya transportasi laut sebagai jembatan penghubung. Dalam proses kegiatan transportasi laut terdapat unsur-unsur yang tidak dapat dipisahkan satu sama lain, yaitu sarana angkutan laut (kapal), jaringan pelayaran (trayek), terminal (pelabuhan laut), dan kargo (muatan). Keuntungan penggunaan moda transportasi logistik laut adalah angkutan laut dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Selain itu, ukuran yang besar memungkinkan untuk memuat banyak barang dengan jenis yang beragam. Adapun kelemahan dari angkutan laut antara lain kapasitas pelabuhan yang masih belum seragam, kapasitas terminal sebagai sarana pendukung pelabuhan juga masih perlu peningkatan.⁴ Logistik transportasi laut sebenarnya merupakan alternatif ekonomis untuk logistik dengan jumlah besar mengingat biayanya yang lebih murah dibandingkan melalui darat atau udara dan kapasitas angkut yang relatif besar.⁵

Angkutan Laut dioperasikan oleh Perusahaan Pelayaran. untuk dapat melaksanakan operasional perusahaannya memerlukan Surat ijin operasional yang dikenal dengan Surat Ijin Usaha Pelayaran (SIUPAL) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Hubungan Laut. Sebagaimana tertulis dalam Pasal 1 angka 60 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada UU Pelayaran adalah

³ Bisnis Indonesia Weekly. hal.3

⁴ Ariesy Tri Mauleny Dkk, *Memajukan Logistik Indonesia Yang Berdaya Saing*, Edisi Pertama (Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, 2020).hal.67-68

⁵ Ibid. hal. 69

Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau badan hukum Indonesia *yang khusus didirikan untuk pelayaran*.⁶

Pasal 68 Peraturan Menteri Perhubungan No. 93 tahun 2013 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Laut yang menyebutkan bahwa Usaha angkutan laut dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional yang berbadan Hukum Indonesia (BHI)) berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau Koperasi yang didirikan khusus untuk usaha itu. Kekhususan tersebut memiliki arti bahwa badan hukum sebagaimana dimaksud hanya dapat menjalankan usaha angkutan laut dan tidak lebih dari itu, sehingga perusahaan dimaksud tidak dapat memiliki usaha pada bidang lainnya.

Kondisi khusus yang merupakan *single purposes* tersebut membuat perusahaan pelayaran tidak bisa melaksanakan angkutan terintegrasi dengan multi moda yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran itu sendiri, melainkan harus bekerja sama dengan badan usaha lain, atau membentuk anak usaha sendiri yang bergerak dalam bidang multi moda (Badan Usaha Multi Moda/ BUAM), badan usaha dalam bidang jasa angkutan darat (SIUPDAR), perusahaan bongkar muat dan lain lain. Banyaknya badan usaha yang terlibat dalam siklus supply chain logistik ini akibat adanya aturan aturan kekhususan dalam ijin operasional perusahaan khusus sesuai bidangnya. Hal ini membuat biaya logistik menjadi tinggi, dan tidak optimal dalam pelaksanaannya, yang tercermin dalam persentase biaya logistik Indonesia terhadap PDB yang tinggi (23.3 %) dan Peringkat LPI nomor 46 Dunia, dibawah negara negara lain di ASEAN.

Berdasarkan perumusan masalah di atas, tujuan penulisan paper ini adalah untuk menggambarkan dan menganalisis :

1. Perlunya dilakukan sinkronisasi peraturan pelayaran sebagai perusahaan muliti moda dalam hubungannya dengan ekonomi biaya logistik yang tinggi.
2. Peraturan pelayaran yang harus disinkronkan agar tercapai efisensi biaya logistik.

METODE PENELITIAN

Dalam penulisan paper ini menggunakan penelitian hukum normatif dengan didukung oleh data sekunder, yang terdiri dari bahan hukum primer yaitu Undang Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri yang terkait dengan permasalahan, bahan hukum Sekunder terdiri dari buku , jurnal, majalah, publikasi, pendapat para ahli dan profesional dalam bidangnya, informasi dari internet yang terkait dengan permasalahan , serta bahan bahan hukum terseir berupa kamus.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mengapa perlu dilakukan sinkronisasi peraturan pelayaran sebagai perusahaan muliti moda dalam hubungannya dengan ekonomi biaya logistik yang tinggi?

Angkutan multimoda merupakan komponen penting dari sistem logistik, karena angkutan barang dalam aktivitas logistik pada umumnya menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Perusahaan pendukung MTO (Multimoda Transpor Operator) di Indonesia, seperti perusahaan

⁶ Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran.

pelayaran, trucking, kereta api, dan freight forwarder pada umumnya masih bekerja sebagai subsistem dari International Freight Forwarder/MTO. Sejalan dengan keadaan ini, belum tampak keberadaan SDM yang memadai/mantap yang berkemampuan dalam penyelenggaraan transportasi intermoda, baik dalam segi pengelolaan maupun penguasaan teknologi. Tujuan penyelenggaraan angkutan multimoda adalah untuk mewujudkan pelayanan one stop service pada angkutan barang, dengan indikator single seamless service (S3) yaitu single operator, single tariff, dan single document untuk angkutan barang⁷

Peraturan mengenai multi moda terdapat dalam Undang Undang yang mengatur transportasi, baik untuk Pelayaran. Penerbangan, angkutan darat (Jalan Raya dan Kereta Api).. Tiap Undang-Undang tersebut mengatur beberapa pasal mengenai angkutan multimoda. Khusus untuk Undang-Undang Pelayaran yang mengatur terkait multi moda ada 5 pasal, yaitu pasal 50 sampai dengan pasal 55. Undang-undang tersebut menyebutkan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda akan diatur dengan Peraturan Pemerintah (PP).

Pengaturan multimoda juga telah dimasukkan dalam UU No 11/2020 tentang Cipta Kerja membuka peluang bagi perusahaan untuk menjadi badan usaha angkutan multimoda (BUAM). UU Cipta Kerja ini memuat juga revisi terhadap UU No.17/2008 tentang Pelayaran. Adapun pada revisi UU Pelayaran, angkutan multimoda dimasukkan dalam pasal 51 yakni angkutan multimoda dilakukan oleh badan usaha yang telah memenuhi perizinan berusaha untuk melakukan angkutan multimoda dari Pemerintah Pusat. Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat pertama bertanggung jawab terhadap barang sejak diterimanya barang sampai diserahkan kepada penerima barang.

Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda, yang ditetapkan pada tanggal 4 Februari 2011 merupakan peraturan pelaksanaan dari empat Undang-Undang Transportasi, yaitu antara lain diatur dalam Pasal 165 (ayat 4) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 55 UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pasal 191 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Pasal 148 UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Ketentuan terkait multimoda dijelaskan dalam PP 8 tahun 2011, Pasal 1 ayat (1) adalah 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. Pasal 2 dijelaskan terkait kegiatan Angkutan Multimoda meliputi kegiatan yang dimulai sejak diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa angkutan multimoda sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima barang dari badan usaha angkutan multimoda dengan yang diperjanjikan dalam dokumen angkutan multimoda.

Kementerian Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Nomor PM 8 Tahun 2012 tanggal 26 Januari 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda.

⁷ Tulus Irpan H. S. Imam Sony Sarinah, "Kajian Peningkatan Peranan Transportas Multimoda Dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025," *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, Vol. 3 No. 1 September 2016 3 No 1 (2016).

Sebagai peraturan pelaksana dari PP, maka PM ini mengatur implementasi angkutan multimoda. Cakupan kegiatan usaha suatu badan usaha angkutan multimoda dijelaskan dalam Pasal 3 PP Multimoda jo. Pasal 4 PM. 8 tahun 2012 menyatakan bahwa: Alat angkut moda transportasi sebagaimana dimaksud terdiri atas kendaraan bermotor, kereta, api, kapal dan pesawat udara.

Berdasarkan Peraturan perundangan maupun aturan pelaksanaan berupa PP maupun Permen, multi moda dapat artikan menggunakan alat transportasi lebih dari 1 moda transportasi untuk pengangkutan dalam satu kontrak dokumen, dapat berupa gabungan dari atas kendaraan bermotor, kereta, api, kapal dan pesawat udara, termasuk kegiatan didalamnya penggunaan jasa lain untuk mendukung pelaksanaan multi moda seperti jasa pergudangan, konsolidasi muatan, penyediaan ruang muat, dan/atau kepabeanaan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

Dari PP No 8/2011, pengertian angkutan multimoda mencakup, yaitu:

1. angkutan barang dengan lebih dari 1 moda yang berbeda
2. dilakukan dengan satu dokumen kontrak
3. dari tempat diterimanya barang (*point of origin*) ke suatu tempat yang ditentukan (*point of destination*)
4. Mencakup sejak diterima barang sampai diserahkannya barang kepada penerima barang
5. dilakukan oleh badan usaha angkutan multimoda (BUAM)

PP 8 tahun 2011 menyebutkan secara tegas bahwa angkutan multi moda hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan multi moda (BUAM), meskipun dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Perusahaan pelayaran dapat melaksanakan angkutan multi moda. Adanya peraturan multi moda hanya dilakukan oleh BUAM mengakibatkan perusahaan yang bergerak dalam layanan transportasi logistik khususnya pelayaran harus berubah bentuk dulu dalam Anggaran Dasar Perseroan menjadi BUAM. Permasalahan lain timbul dalam Pasal 1 angka 60 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran menyebutkan bahwa Badan Usaha sebagaimana dimaksud pada UU Pelayaran adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk pelayaran. Kekhususan dari perusahaan pelayaran sebagai perusahaan yang bisa menjalankan usaha yang harus memiliki Surat Ijin Usaha, berupa Surat Ijin Usaha Pelayaran (SIUPAL) yang bersifat single porposes.

Single porposes yang merupakan kekhususans sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat 60 UU No 17/ 2008 tidak sesuai dengan Pasal 50 UU Pelayaran yang menyebutkan bahwa “angkutan perairan dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda.” Namun dalam Pasal 51 menyebutkan bahwa “Angkutan multimoda dilakukan oleh badan usaha yang telah mendapat izin khusus untuk melakukan angkutan multimoda dari Pemerintah.

Dilihat dari UU maupun PP dan Permen mengenai multi moda terdapat kondisi yang perlu disinkronkan agar perusahaan Pelayaran dapat menjalankan fungsi multi moda yang merupakan solusi untuk penurunan biaya logistik yang masih tinggi dibandingkan negara lain di Kawasan Asia. Biaya logistik cenderung lebih murah ketika menggunakan angkutan laut

ketimbang moda lainnya dikarenakan volume yang diangkut lebih besar dibandingkan dengan moda lainnya sehingga biaya per unitnya menjadi lebih murah.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang memiliki lautan yang luas moda transportasi logistik berbasis pelayaran harus menjadi back bone dalam angkutan multi moda antar pulau di Indonesia, sehingga akan menurunkan biaya logistik, menjadi lebih efisien dan meningkatkan efektivitas Logistik di Indonesia.

Apakah peraturan pelayaran yang harus disinkronkan agar tercapai efisiensi biaya logistik?

Angkutan multi moda dalam UU No 17/ 2008 tentang Pelayaran terdapat dalam suatu bagian yang terdiri dari 5 pasal, yaitu Pasal 50 – 55. Aturan operasional berupa Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda.

Dari Peraturan perundangan, PP maupun PM untuk melaksanakan angkutan multi moda harus dibentuk Badan Usaha Multi Moda (BUAM) , sehingga perusahaan pelayaran tidak bisa secara otomatis melaksanakan angkutan multi moda. Perusahaan Pelayaran bila akan melaksanakan multimoda harus berganti dari SIUPAL (Surat Ijin Usaha Pelayaran) menjadi BUAM dengan akibat tidak dapat mengoperasikan kapal yang dimilikinya, karena surat ijin operasi kapal memerlukan SIUPAL. Sampai saat ini SIUPAL masih bersifat single purposes. Dilihat dari aturan tersebut maka pelayaran hanya merupakan operator angkutan, bukan sebagai Pengelola muatan sebagaimana dalam BUAM.

Kondisi ini sama juga terjadi di masing masing moda angkutan lainnya (Kereta Api, Kendaraan Bermotor, Pesawat Udara), dimana perusahaan angkutan sudah ada terlebih dahulu dengan pengaturan ijin single purposes, baru kemudian dikeluarkan peraturan mengenai BUAM. Multi moda adalah bentuk services secara integrasi end to end sehingga dapat dilakukan oleh perusahaan pelayaran ataupun perusahaan transportasi lainnya, tanpa adanya pembentukan unit usaha baru. Dalam pengaturan multi moda ini Indonesia perlu belajar dari negara lain yang telah mengadopsi multi moda dan sukses menurunkan biaya logistik sehingga meningkatkan daya saing negaranya.

Sebagai perbandingan dengan negara lain, di Belanda angkutan multimoda diatur di dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), tepatnya dalam Chapter 2,

Section 40-50. Section 40 menyebutkan definisinya sebagai berikut: *“the contract for combined transport of goods whereby the carrier (combined operator) binds himself towards the consignor in one and the same contract, to the effect that carriage will take place in part by sea, inland waterways, road, rail, air, pipeline or by means of any other mode of transport”*. Jika Belanda menganut *total multimodal*, yaitu mencakup semua jenis pengangkutan baik angkutan jalan, kereta api, laut/sungai/danau dan udara, namun tidak demikian halnya dengan Jerman.

Jerman mengecualikan pengangkutan laut dalam angkutan multimodal-nya. Hal ini diatur dalam *German Transport Reform Act* 1988.⁸

Ketentuan angkutan multimoda dapat diatur dalam UU tersendiri sebagaimana yang berlaku di Thailand dan India. Thailand mengatur angkutan multimoda dalam suatu UU tersendiri pada tahun 2005. Demikian halnya dengan India yang mengaturnya dalam *Multimodal Transport of Goods* tahun 1993 (Law No. 28/1993). Berbeda halnya dengan Cina yang mengaturnya dalam dua UU, yaitu *Maritime Law* dan *Contract Law*. Jika kontrak tersebut adalah angkutan multimoda internasional, maka yang berlaku adalah *Maritime Law*. Hal ini tercantum dalam *Section 8 Chapter 4*. Namun, jika menyangkut kontrak multimoda domestik/nasional, maka yang berlaku adalah *Contract Law*.⁹

Menurut Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) menilai operator angkutan multimoda di Indonesia cukup didaftar (registrasi) sesuai dengan kesepakatan pimpinan negara anggota ASEAN dalam AFAMT (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport), sehingga tidak memerlukan izin baru dan badan hukum baru untuk melakukan kegiatan angkutan multimoda. Menurut Iman Gandi, Wakil Ketua Umum Bidang Hubungan Internasional & Pengembangan Kapasitas DPP ALFI/ILFA, Indonesia dalam membuat kebijakan dan menerapkan sistem angkutan multimoda dapat mengadopsi negara-negara anggota ASEAN yang telah bersepakat dalam AFAMT. Sementara itu, Yukki N. Hanafi, Chairman AFFA (ASEAN Federation of Forwarders Associations) dan juga Ketua Umum DPP ALFI/ILFA mengatakan baiknya kita mencontoh negara di Asia yang paling awal membuat regulasi angkutan multimoda adalah India. Sebab, lanjutnya, sejak tahun 1992 India telah menerbitkan *Registration of Multimodal Transport Operators Rules*. “Jadi bukan izin baru lagi seperti di Indonesia,” tegasnya. Mengapa dalam sistem angkutan multimoda itu ditegaskan cukup dengan kebijakan registrasi, Yukki memaparkan, karena siapa saja bisa bertindak sebagai MTO seperti perusahaan forwarding, trucking, train company, shipping dan airline yang memberikan layanan hingga door. “Maka kita harus memahami bahwa angkutan multimoda adalah salah satu sistem yang biasa digunakan forwarding dalam memberikan layanan door to door.” Dia menilai bahwa permasalahan di Indonesia saat ini adalah terjadinya kesalahan kebijakan mulai dari Undang-Undang (Pelayaran, Penerbangan, Perkeretaapian dan Lalu Lintas Angkutan di Jalan). Menurut Gemilang Tarigan, definisi multi moda itu merupakan service atau pelayanan sehingga tidak diperlukan badan hukum khusus untuk menjalankan layanan tersebut.¹⁰

KESIMPULAN

1. Angkutan multi moda sebagai ratifikasi peraturan Perserikatan Bangsa Bangsa melalui konvensi internasional yang khusus mengatur tentang angkutan multi moda yaitu *United*

⁸ NIRMALA MASILAMANI, “Saatnya Indonesia Memiliki Ketentuan Angkutan Multimoda Yang Komprehensif,” Binus University, n.d., <https://business-law.binus.ac.id/2019/08/26/saatnya-indonesia-memiliki-ketentuan-angkutan-multimoda-yang-komprehensif/>. <https://business-law.binus.ac.id/2019/08/26/saatnya-indonesia-memiliki-ketentuan-angkutan-multimoda-yang-komprehensif/>

⁹ NIRMALA MASILAMANI.

¹⁰ Disarikan dari :<https://oceanweek.co.id/operator-angkutan-multimoda-cukup-diregistrasi-saja/>, “Operator Angkutan Multimoda Cukup Diregistrasi Saja,” n.d.

Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods tahun 1980. (TM Convention) merupakan jenis layanan logistik terintegrasi untuk meningkatkan Efisiensi dan efektivitas Logistik. Sebagai suatu bentuk pelayanan (services) maka Perusahaan Pelayaran seharusnya dapat melaksanakan kegiatan multi moda dengan menggunakan transportasi laut kapal dan transportasi lainnya dalam satu kontrak dokumen. UU, PP maupun Permen terkait multi moda tidak membuka ruang agar perusahaan pelayaran dapat melakukan multi moda. Sebagai negara kepulauan seharusnya pelayaran menjadi tulang punggung utama dunia logistik. Dengan dapatnya perusahaan pelayaran melaksanakan multi moda maka biaya logistik di Indonesia akan lebih efisien.

2. Sinkronisasi dan perubahan UU No. 17 2008 Tentang Pelayaran , PP No 8/2011, PM 8/2012 tentang multi moda sangat diperlukan mengingat multi moda adalah bentuk pelayanan (services) logistik terintegrasi dengan menggunakan lebih dari satu moda yang dapat dilakukan perusahaan pelayaran, penerbangan, angkutan darat, kereta api tanpa harus membentuk perusahaan baru berbentuk Badan Usaha tersendiri yaitu Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM). Sehingga perusahaan yang menangani multi moda akan meningkat dalam cukup besar karena perusahaan transportasi yang ada dapat langsung melayani jenis layanan multi moda yang end to end.

DAFTAR PUSTAKA

- Ariesy Tri Mauleny Dkk. *Memajukan Logistik Indonesia Yang Berdaya Saing*. Edisi Pert. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, 2020.
- Bisnis Indonesia Weekly. “Jurus Jitu Layanan Logistik.” *812 Tahun XXXVII/No,1263*, n.d.
- <https://oceanweek.co.id/operator-angkutan-multimoda-cukup-diregistrasi-saja/>. “Operator Angkutan Multimoda Cukup Diregistrasi Saja,” n.d.
- NIRMALA MASILAMANI. “Saatnya Indonesia Memiliki Ketentuan Angkutan Multimoda Yang Komprehensif.” Binus University, n.d. <https://business-law.binus.ac.id/2019/08/26/saatnya-indonesia-memiliki-ketentuan-angkutan-multimoda-yang-komprehensif/>.
- Tulus Irpan H. S.Imam Sony Sarinah. “Kajian Peningkatan Peranan Transportas Multimoda Dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025.” *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, Vol. 3 No. 1 September 2016 3 No 1 (2016).
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran (n.d.).