

Seri Monograf, Volume 1, 2013



PUSAT KAJIAN KONSTITUSI DAN PERATURAN
PERUNDANG-UNDANGAN FAKULTAS HUKUM

NEGARA HUKUM KESEJAHTERAAN



Negara Hukum Kesejahteraan

PKKPUU
Fakultas Hukum Universitas Lampung
Bandar Lampung, 2013

Negara Hukum Kesejahteraan

Diterbitkan pertama kali dalam bahasa Indonesia
oleh Pusat Kajian Konstitusi dan Peraturan Perundang-undangan Fakultas
Hukum Universitas Lampung, Februari 2013 xiv, 377 hlm.; 15 cm x 21 cm

PKKPUU

Gedung B Bagian Hukum Tata Negara Fakultas Hukum

Jl. Prof. Dr. Ir. Soemantri Brodjonegoro No. 1

Gedung Meneng Bandar Lampung 35145

Telp : 0721 709911 Faks 0721 704623

email : pkkpuufhunila@gmail.com

ISBN : 978-602-17813-0-2

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang
Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 2002 tentang Hak Cipta
Lingkup Hak Cipta
Pasal 2

- (1) Hak Cipta merupakan hak eksklusif bagi Pencipta atau Pemegang Hak Cipta untuk mengemukakan atau memperbanyak Ciptaannya, yang timbul secara otomatis setelah suatu ciptaan dilahirkan tanpa mengurangi pembatasan menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Ketentuan Pidana

Pasal 72

- (1) Barangsiapa dengan sengaja dan tanpa hak melakukan perbuatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) atau Pasal 49 ayat (1) dan ayat (2) dipidana dengan pidana penjara masing-masing paling singkat 1 (satu) bulan dan/atau denda paling sedikit Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah), atau pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah).
- (2) Barangsiapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu Ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).

Editor : *Muhtadi*
Desain Sampul : *Iwan Satriawan*
Ilustrasi sampul : *Rudy*

Penerbit PKKPUU
Fakultas Hukum Universitas Lampung
Bandar Lampung 2013

Sambutan Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung

Sudah sepatutnya dan lumrah pada setiap kegiatan akademik, termasuk mengakhiri masa kerja di lingkungan pendidikan ditunjukkan dengan cara-cara akademis. Demikian pula sambutan serupa menjadi tidak berlebihan jika menjadi ungkapan selamat datang kembali bagi kolega ke kampus setelah berbilang tahun melakukan *up grading* ke jenjang pendidikan lebih tinggi, dan monograf yang kini hadir di hadapan sidang pembaca merupakan salah satu jalan yang diretas rekan-rekan di Bagian Hukum Tata Negara dalam rangka mengakhiri masa bhakti tiga puluh satu tahun Ibu Siti Asiah, S.H., M.H., dan kado selamat datang lima rekan lainnya yang kembali dari pendidikan pascasarjana.

Selaku Dekan, saya mengucapkan terima kasih dan penghargaan setinggi-tinggi kepada dosen saya, senior dan orang tua kita, Ibu Siti Asiah atas kinerjanya yang sampai mendekati masa pengabdianya tetap energik melaksanakan tri dharma perguruan tinggi, kita percaya, Allah kelak akan memberikan imbalan setimpal atas setiap tetes keringat, setiap langkah, kalimat dan huruf-huruf ilmu pengetahuan yang diwariskan kepada kita sebagai amal shaleh yang abadi, mengalir sebagaimana *amal jariyah*. Dan bagi lima rekan yang baru menyelesaikan masa studinya, saya mengucapkan selamat datang kembali dan semoga menjadi generasi penerus Ibu Siti, yang mengambil manfaat kebaikan untuk peningkatan karya-karya akademik di Bagian HTN, Fakultas Hukum dan Unila serta masyarakat luas.

Akhirnya, semoga dengan terbitnya monograf ini dapat menjadi teladan yang baik, sebagai permulaan bukan mengakhiri, dan kemudian menjadi virus kebaikan bagi setiap bagian di lingkungan Fakultas Hukum. Sekali lagi selamat buat rekan-rekan Bagian Hukum Tata Negara.

Bandar Lampung, Februari 2013

Dr. Heryandi, S.H., M.S.

Sambutan
Ketua Bagian Hukum Tata Negara
Fakultas Hukum Universitas Lampung

Kami mengucapkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas diterbitkannya Monograf Rekonstruksi Negara Kesejahteraan Indonesia. Ibu Siti Asiah, S.H., M.H. adalah seorang pengajar senior yang sudah menorehkan warna terhadap Fakultas Hukum Universitas Lampung yang kita cintai. Terlebih lagi beliau sebagai pengampu mata kuliah ilmu negara telah banyak memberikan landasan teori bagi mahasiswa dalam perjalanannya menuju seorang Sarjana Hukum.

Buku ini disusun dalam rangka melepas Ibu Siti Asiah, S.H., M.H. yang sudah purna tugas di Tahun 2012 yang lalu dan menyambut dosen-dosen yang telah kembali setelah tugas belajar baik di dalam negeri maupun luar negeri. Materi buku ini secara keseluruhan mencakup kesan dan pesan terhadap sosok Ibu Siti Asiah, S.H., M.H., teori-teori kenegaraan dan teori-teori hukum dalam rangka rekonstruksi negara kesejahteraan serta aplikasi ilmu hukum dalam mewujudkan negara kesejahteraan berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Harapan kami agar buku ini bermanfaat bagi para penulis dan pembacanya, serta kami mengucapkan selamat purna tugas kepada Ibu Siti Asiah, S.H., M.H. dan selamat bertugas kepada pengajar-pengajar Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah kembali bertugas.

Bandar Lampung, Februari 2013

Rudy, S.H., LL.M., LL.D

Bagi sebagian pemikir kenegaraan dan hukum, negara hukum adalah anti thesis dari kediktatoran elit yang berkedok di balik kekuasaan negara, dan tidak satupun negara di era modern yang tidak mengklaim sebagai negara hukum, negara yang dibangun atas dasar, bergerak dengan roda dan dalam bingkai hukum. Pendeklarasian dalam dokumen negara, atau seperangkat peraturan perundang-undangan dalam pandangan legal positivisme telah memadai dan menjadi penanda eksistensi negara hukum, namun bagi kita yang memaknai negara bukan sebagai bentuk akhir produk kebudayaan tertinggi manusia, penyebutan kriteria hitam putih di atas kertas bagi negara hukum belumlah cukup bahwa semua orang telah diayomi hukum negara. Inilah yang kemudian menjadi *argumentum a contrario* bahwa negara hukum bukanlah tujuan akhir berbangsa dan bernegara, dan karenanya pencarian hakikat dari wujud kasat mata paham tersebut terus lestari.

Negara hukum sebagai keturunan langsung dari teori kedaulatan hukum baik dalam tradisi Eropa Kontinental ataupun Anglo Saxoon (Anglo American Law), yang meskipun secara diameteral selalu dipertentangkan berdasar gerak perkembangannya, antara evolusioner dan sifat administratif, namun keduanya tumbuh dan berakar pada ideologi serupa, mengedepankan pengakuan, perlindungan dan pemenuhan hak-hak orang perseorangan (individualistik) sebagai negasi dari kepentingan kolektif komunal. Dari sinilah kemudian dipersepsikan secara tidak tepat, bahwa *rechtstaat* adalah nama lain dari negara hukum yang diperhadapkan dengan *machsstaat* sebagaimana ditemukan dalam penjelasan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 sebelum dilakukan perubahan. Padahal, walaupun William Sackesper berucap apalah arti sebuah nama, atau *don't judge a books by its cover*, tetapi tetaplah berlaku benar adagium *nomen est omen*, nama bukanlah cek kosong, dan

senyatanya dalam sejarah pemikiran kenegaraan yang dimaksud dengan negara hukum juga ditemukan dalam tradisi hukum Islam (*Islamic Nomocraton*), sosialis (*Socialist Legality*) ataupun timur jauh, tetapi ketiganya bukan salah satu pilihan *the pounding father* sebagai padanan negara hukum dalam penjelasan konstitusi dahulu kala.

Dalam dinamika berkonstitusi, selain Penjelasan UUD 1945 dahulu, secara *exvressis verbis* kontruksi negara hukum terdapat dalam Konstitusi Republik Indonesia Serikat 1949 dan Undang-Undang Dasar Sementara 1950. Sedangkan setelah perubahan UUD 1945, berdasarkan kesepakatan Majelis Permusyawaratan Rakyat (MPR) penjelasan yang bersifat norma diletakkan dan menjadi bagian batang tubuh, sehingga kemudian lahir Pasal 1 ayat (3) UUD Tahun 1945 bahwa Indonesia adalah Negara hukum, bahkan lebih dari itu, Pasal 28I ayat (5) mengkontruksikan prinsip negara hukum yang demokratis dengan menjamin legal positivistic seperangkat peraturan perundang-undangan sebagai norma yang mengatur pelaksanaan hak asasi manusia.

Kegagalan rezim-rezim yang pernah berkuasa dalam menegakkan hak-hak fundamental manusia merupakan salah satu argumentasi munculnya Pasal 1 ayat(3) dan Pasal 28I ayat (5) UUD Tahun 1945, harapannya, ketika pengakuan eksistensi hukum diakui sebagai panglima yang mengatur dan menjadi bingkai dalam kehidupan berbangsa dan bernegara, bahkan dalam berhukum, akan menempatkan dan menjadi masyarakat sebagai pemilik sesungguhnya negara dapat terjamin hak-hak konstitusionalnya, dan lebih dari itu, jika hukum yang dibuat negara, juga tidak memberikan pengayoman kepada segenap warganya, masyarakat bahkan secara perorangan mempunyai kesempatan yang sama di muka hukum untuk meminta pembatalan hukum tersebut di persidangan majelis Mahkamah Konstitusi.

Setelah satu dasawarsa reformasi konstitusi berlalu, upaya-upaya penegakan prinsip-prinsip negara hukum dalam berbagai sudut pandang belum menunjukkan signifikansi memadai bagi

perlindungan warga Negara, apatah jika berhadapan dengan pemilik modal. Meskipun sejak akhir kekuasaan rezim orde lama telah bermunculan advokat pribumi juga *Non Government Organisation* (NGO) yang bergerak dalam pembelaan hukum, hukum dan aparat penegak hukum bagi kelompok masyarakat miskin masih menjadi barang mewah, sangat mahal. Bagi hukum sangatlah mudah menjerat dan menahan langkah sopir angkot, maling ayam, tetapi tidak demikian dengan anak penguasa negeri yang alfa berlalu lintas, atau pejabat negeri yang kerap mengurangi jatah pembangunan untuk membangun rumah dan memberi makan keluarganya, tangan-tangan hukum terantai, langkahnya mendadak berat terseok, pandangannyapun sayu tidak berkekuatan, beribu alasan hukum dipermaklumkan, bahkan dunia medispun diikutsertakan memberi jawab atas ketidakberdayaan hukum berhadapan dengan kekuasaan dan ekonomi, disinilah menjadi mafhum kebenaran teori *cybernetic* dalam hukum.

Kita sadar, membicarakan negara hukum Indonesia tidaklah cukup dengan contoh tersebut di muka yang seakan menunjukkan kegagalan negara abad 21 ala Fukuyama- dalam menegakkan hukum bidang tertentu, namun bagi aparaturnegeri, wajah hukum kekinian Indonesia masih lebih baik dibanding masa lalu, dan bahkan mendalilkan bahwa korupsi dahulu kala tidak kalah jumlahnya, juga modusnya, tetapi publikasi terbatas yang membuat informasi tidak terbuka dan dikonsumsi umum, berbeda dengan saat ini. Alasan apapun dapat dibuat tergantung kepentingan apa yang dituju, demikian pula dengan eksistensi Negara hukum Indonesia yang dapat dipandang dari berbagai sudut serta mata siapa yang memandangnya.

Seumpama pepohonan, Negara hukum dapat dilihat berdasarkan akarnya, bisa serabut atau tunggal, jika akarnya tunggal biasanya pohon lebih kuat dari berbagai tempaan angin, bahkan tidak mudah dicabut seekor gajah yang mewakili binatang terbesar di

daratan, tetapi sebaliknya jika akarnya serabut, serupa dengan pohon cangkakan, genjah memang, tapi, janganlah gajah diperintahkan menginjak-mendorongnya, cukup angin kencang, terhempas sudah. Demikian pula Negara hukum, jika diimpor maka mirip dengan pohon cangkakan, buahnya sama dengan induknya, tetapi perakaran tidak kuat membumi, bukan ideology lokal. Negara hukum juga dapat dilihat dari sudut percabangan pohonnya, atau dahan, ranting, daun, bunga dan buah. Tetapi kesemuanya akan bermuara pada satu pertanyaan mendasar, apakah keberadaan pohon tersebut memberi manfaat lebih banyak daripada kerusakan yang ditimbulkannya?. Serupa itu pula Negara hukum, dapat saja ia bernama *Rechtsstaat*, *Rule of Law*, *Islamic Nomocraton*, *Sosialist legality* ataukah jenis pohon negara hukum yang lain, misalnya hasil kawin silang, yang dianggap lebih tepat dan dapat tumbuh subur di negeri zamrud khatulistiwa, Indonesia.

Gagasan utama yang hendak digarisbawahi dalam monograf seri 1 tahun 2013 ini adalah bahwa membicarakan Negara hukum Indonesia adalah serupa dengan pepohon tersebut. Yang pada akhirnya, tidaklah cukup dengan menggali teori dan mengenali anatomi pohonnya, tetapi lebih dari itu, jenis tanah, kondisi geografis, lingkungan dan bahkan berbagai hama dan penyakit yang mungkin tumbuh bersama dan di sekitar tanaman tersebut dapat memberi andil positif dan/atau negative tumbuhkembangnya Negara hukum. Dan dalam konteks tersebut menjadi benar ungkapan Begawan Hukum, Satjipto Raharjo, bahwa proyek Negara hukum Indonesia adalah proyek yang belum selesai. Demikian pula dengan serakan gagasan yang diuraikan setiap penulis dalam buku ini memberikan sudut pandang beranekaragam terhadap teori, eksistensi dan implementasi ber-negara hukum yang pada ujungnya menuju satu pandang untuk menemukan model negara hukum yang akarnya menancap jauh (kuat) ke dalam perut bumi, batang dan dahan kokoh, rantingnya ulet (lentur), daunnya mengayomi setiap orang yang

berada di bawahnya, bunganya harum semerbak, dan buahnya manis lagi menyehatkan. Demikian kehendaknya, menciptakan negara hukum pengayoman, dalam naungan Rahmat Tuhan Yang Kuasa bersendikan Pancasila, UUD Tahun 1945, yang beranekaragam dalam kesatuan kehendak, NKRI.

Sidang pembaca yang budiman, ide dasar penyusunan monograf ini bermula dari kehendak civitas akademika Bagian Hukum Tata Negara (HTN) Fakultas Hukum Universitas Lampung meretas sekaligus berjihad membuat iklim baru dalam mengakhiri masa tugas, atau memasuki masa purna bhakti dan ungkapan selamat datang kembali kepada staf pengajar yang sukses menyelesaikan masa studi lanjutan pada jenjang yang lebih tinggi.

Secara khusus penerbitan buku ini didedikasikan sebagai kado pelepasan masa tugas orang tua, senior, dosen kami, Siti Asiah. Oma Siti, demikian panggilan kesayangan kami, Oma yang telah mengabdikan diri selama 31 (tiga puluh satu) tahun sejak 1981. Jika Oma kami lepas setelah mengabdikan lebih dari tiga dasarwarsa, ucapan selamat datang kepada Rudy, S.H., LL.M, LL.D., yang dalam usia belum genap 31 (tiga puluh satu) tahun telah menyelesaikan studi doktoral di Universitas Kobe Jepang, ungkapan serupa ditujukan bagi Dr. Budiyo, S.H., M.H., yang menyelesaikan studi serupa di Universitas Padjajaran Bandung dua tahun sebelum berumur 40 (empat puluh) tahun. Bersama kedua doktor tersebut, penerbitan buku ini merupakan ucapan selamat datang kepada Yusdiyanto, S.H., M.H., Ahmad Saleh, S.H., M.H., dan Martha Riananda, S.H., M.H., yang ketiganya diwisuda di Program Magister Hukum Unila sekaligus menandai lengkapnya syarat akademik minimal bagi staf pengajar Bagian HTN. Terlebih dahulu menyelesaikan pendidikan dari kelimanya, ungkapan selamat kembali ke kampus kepada Zulkarnain Ridlwan, S.H., M.H., yang menggondol gelar magister hukum dari Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

Oma Siti dalam rentang masa pengabdian yang demikian panjang merupakan alumni Fakultas Hukum Unila tahun 70-an yang

perkuliahannya masih menggunakan sistem paket, serta menyelesaikan studi Magister Hukum dari Pascasarjana Universitas Padjajaran, Bandung, awal tahun 80-an, satu angkatan dengan mantan Wakil Ketua Mahkamah Konstitusi generasi pertama, yang juga sudah pensiun dari Universitas Hasanuddin Makassar, Prof. Dr. Laica Marzuki, S.H, M.H. Sayangnya, Oma Siti tidak menempuh studi strata tertinggi, doktoral, sebagaimana halnya Laica, sehingga Oma mesti pensiun pada usia normatif, 65 (enam puluh lima) tahun.

Bagi kami, Oma Siti merupakan tipe dosen yang objektif dalam penilaian kinerja mahasiswa, sayangnya, bagi sebagian mahasiswa saat ini dengan sistem SKS (Sistem Kredit Semester) justru menyebutkan sebagai dosen pelit nilai. Huruf B adalah nilai langka, apatah lagi nilai A, jadi anugerah bagi yang mendapatkan, sedangkan nilai C, D atau E itu memang nilai mahasiswa, kata mereka. Terlepas dari pandangan sekelompok mahasiswa tersebut, Oma Siti yang pernah menjadi Ketua Bagian HTN adalah sosok pengajar yang konsisten dengan jadwal mengajar, masih tetap enerjik di masa-masa akhir pengabdianya, dan bahkan tidak ingin melewatkan setiap kegiatan akademik ataupun non akademik yang dilaksanakan civitas akademika Fakultas Hukum, mulai dari terlibat aktif diskusi ilmiah, menghadiri ujian terbuka doktoral staf pengajar FH Unila di salah satu universitas ternama di Pulau Jawa, sampai berasyik ria mengikuti rombongan studi wisata.

Lain halnya dengan Oma Siti yang kita lepas dengan rasa berat dan ungkapan terima kasih setinggi-tingginya atas segala sentuhan dingin tangannya dalam membentuk jiwa-jiwa akademik segenap civitas akademik di Fakultas Hukum. Kepada lima staf pengajar Bagian HTN, Sdr. Rudy, Budiyo, Zulkarnain Ridwan, Yusdiyanto, Ahmad Saleh, dan Martha Riananda, kita mengucapkan selamat bergabung kembali di rumah kita bersama, rumah yang menjadi naungan dan mempertautkan setiap hati kita dan kelak akan menjadi tempat terakhir kita dipisahkan. Harapannya, kelimanya merupakan tenaga potensial yang menjadi lokomotif bukan saja bagi gerbong HTN, melainkan lokomotif yang menarik setiap gerbong di Fakultas Hukum.

Lebih dari itu, terbitnya monograf ini tidak terlepas dari dukungan berbagai pihak, khususnya para kontributor yang berkenan menyempatkan waktu merangkum serakan pemikirannya yang berhamburan ditumpukan berbagai dokumen akademik lainnya. Disamping para penulis, ungkapan serupa bagi Ketua Bagian HTN, juga Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung yang berkenan memberikan kata sambutan dalam monograf ini.

Akhir kata, sebagai hasil pemikiran berbagai latar belakang penulisnya buku ini tidaklah sempurna, dan memang tidak berpretensi demikian, apatah lagi pemikiran dan pencarian negara hukum yang mensejahterakan senantiasa berkembang searah dinamika masyarakat, yang juga berusaha menemukan bentuk kesejahteraan yang seharusnya diayomi negara dan menjadi cita bangsa dibangun sejak dahulu kala.

Semoga kehadiran buku ini menambah referensi ke arah pencarian negara hukum yang mensejahterakan, yang mengayomi rakyatnya.

Bandar Lampung, Februari 2013
Editor,

Muhtadi

Daftar Isi

	Halaman
Sambutan Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung ...	iii
Sambutan Ketua Pusat Kajian Konstitusi dan Peraturan Perundang-undangan Fakultas Hukum Universitas Lampung	iv
Catatan Editor	v
Daftar Isi	xii
Siti Asiah, Oma yang energik Malicia Evendia	1
Prolog: Rekonstruksi Negara Hukum Indonesia: Beranjak dari Teori <i>Rechstaat</i> menuju <i>Welfare state</i> Pancasila Rudy	3
Pembatasan Kekuasaan Negara dalam Mewujudkan Kesejahteraan Rakyat Dwi Pujo Prayitno	18
Partisipasi Masyarakat dalam Penegakan Hak Asasi Manusia di Indonesia Yulia Neta	46
Politik Hukum Pajak dalam Negara Hukum Kesejahteraan Nurmayani	62
Aspek Negara Hukum Kesejahteraan dalam Politik Hukum Agraria Nasional Upik Hamidah	78
Dimensi Hak Asasi Manusia dalam Pembangunan Hukum Nasional Candra Perbawati	93

Kedudukan Hukum Pengawasan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Terhadap Pelaksanaan Pemerintahan Daerah Yusdiyanto	113
Otonomi Desa di Persimpangan Armen Yasir	134
Pelaksanaan Perjanjian Kredit Angsuran Sistem Gadai (Krasida) di Perusahaan Umum Pegadaian dalam Usaha Mensejahterakan Masyarakat Aprilianti	150
Penerapan <i>Rule Of Reason</i> Dengan <i>Per Se Illegal</i> dalam Penegakan Hukum Persaingan Usaha Untuk Menciptakan Persaingan Sehat yang Mensejahterakan Rakyat Rilda Murniati	165
Perjanjian AJB Bumiputera 1912 Syariah dengan Lembaga Sebagai Upaya Meningkatkan Kesejahteraan Pegawainya Wati Rahmi Ria	183
Tanggungjawab Penyedia Jasa Angkutan Multimoda Berdasarkan <i>ASEAN Agreement Framework On Multimoda Transport</i> Siti Nurhasanah	206
Hukum Pidana Progresif Sebagai Model Penegakan Hukum di Indonesia Maroni	223
Aspek Hukum Upaya Perlindungan Hak Moral dalam Hak Cipta Yenni Agustin M.R.	246
Pengaturan Subsidi dan Pengenaan Bea Masuk Imbalan (<i>Countervailing Duty</i>) Menurut Gatt Dan WTO Serta Implementasinya di Indonesia Ahmad Syofyan	264

Ilusi Negara Islam M. Iwan satriawan	297
Hukum Acara Penyelesaian Sengketa Pemilihan Kepala Daerah oleh Peradilan Tata Usaha Negara dan Mahkamah Konstitusi Ahmad Saleh	309
Tanggungjawab Negara dalam Menjamin serta Melindungi Kemerdekaan Beragama dan Berkepercayaan Budiyono	334
Konstitusionalitas Pencabutan Hak Milik Warga Negara (Kajian Terhadap Regulasi Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum) Zulkarnain Ridlwan	349
Epilog : Negeri yang Mensejahterakan Pembantu Rumah Tangga Muhtadi	367
Tentang Pusat Kajian Konstitusi dan Peraturan Perundang-undangan Fakultas Hukum Unila	376

Siti Nurhasanah

Dosen Bagian Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung

Pendahuluan

Peran transportasi sangat penting dalam menunjang perkembangan roda perekonomian di Indonesia, hal ini dikarenakan kedudukan geografis Indonesia dengan kepulauannya dan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa transportasi atau pengangkutan. Baik pengangkutan darat dengan alat transportasi kereta api dan kendaraan bermotor, pengangkutan udara dengan alat transportasi pesawat, dan pengangkutan laut dengan alat transportasi kapal.

Seiring dengan berkembang perdagangan dalam negeri dan luar negeri maka sangat diperlukan suatu system transportasi yang lebih efektif dan efisien dalam penyelenggaraan pengangkutan atau pengiriman barang serta memudahkan distribusi barang dengan tujuan kesejahteraan masyarakat khususnya pengguna jasa transportasi, untuk itu dapat digunakan tidak hanya 1(satu) moda angkutan barang akan tetapi dapat menggunakan 2 (dua) atau lebih moda angkutan yang berbeda yang dikenal dengan pengangkutan multimoda (transportasi multimoda). Hal ini sesuai dengan tujuan

dari Negara Indonesia yang tersurat dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, yaitu “memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa”, dan tujuan ini dapat diwujudkan melalui pembangunan nasional, salah satu wujud pembangunan nasional adalah pembangunan pengangkutan multimoda.

Pada tingkat ASEAN, Pemerintah Indonesia ikut menandatangani perjanjian menyangkut transportasi multimoda yang dinamakan “*Agreement Framework on Multimoda Transport*”, dan perjanjian ini ditandatangani pada tanggal 17 November 2005 dan untuk mengantisipasi perkembangan angkutan multimoda di Indonesia pengaturan mengenai pengangkutan multimoda diatur dalam Undang-undang Nomor 17 Tentang Pelayaran dan Undang-undangan Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang memuat unsur pengangkutan multimoda. Mengenai ketentuan-ketentuan lebih lanjut mengenai pengangkutan multimoda diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah, Mengingat pada saat ini peraturan khusus mengenai pengangkutan multimoda belum ada atau masih pada tahap penyusunan rancangan Peraturan oleh karena itu Indonesia masih mengacu pada “*Asean Agreement Framework on Multimoda Transport*”.

Pelaksanaan pengangkutan multimoda di Indonesia berkembang dengan pesat, dengan alasan pelayanan transportasi barang yang cepat, murah, dan aman serta hanya menggunakan satu dokumen (*Bill of Lading*) dengan satu tanggung jawab dan satu biaya angkutan (*freight*) yaitu suatu system pengangkutan multimoda yang pelaksanaannya terdapat satu pelaksana dan penanggung jawab dalam pengangkutan barang yaitu perusahaan penyedia jasa angkutan multimoda berdasarkan kontrak berupa Dokumen Angkutan Multimoda (DAM) antara pelaku usaha dan pengguna jasa. Perusahaan penyedia jasa angkutan multimoda memiliki tugas dan tanggungjawab terhadap pengguna jasa dari tempat pengangkutan sampai tiba ditempat tujuan, dan dalam

proses pengangkutan berbagai kemungkinan yang menghambat dapat terjadi, misal hambatan berasal dari alam, perbuatan manusia maupun dari sifat yang dipertanggungjawabkan sendiri, maka timbullah permasalahan mengenai tanggungjawab daripada penyedia jasa angkutan multimoda berdasarkan *Asean Agreement Framework on Multimoda Transport*.

Konsep, Asas, Dan Keunggulan Pengangkutan Multimoda

Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa angkutan multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit 2(dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1(satu) kontrak dengan menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh operator angkutan multimoda kesuatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang. Selanjutnya di dalam Pasal 147 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian menjelaskan bahwasannya angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda. Adapun konsep mengenai pengangkutan multimoda terdapat pula dalam ketentuan dalam *ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport*, yaitu:

"The carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of multimoda transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport."

Angkutan multimoda (angkutan gabungan) merupakan pengangkutan barang dengan sekurang-kurangnya 2(dua) alat

angkutan yang berbeda, dari satu tempat dimana barang diambil yang terletak dalam satu Negara, kesuatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang tersebut di Negara lain.¹

Dalam pengangkutan niaga multimoda angkutan atau alat transportasi yang digunakan merupakan perpaduan antara moda pengangkutan udara, darat, dan perairan, oleh karena itu dinamakan dengan angkutan multimoda yang menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda yang berbeda, misalnya *piggyback* (bentuk gabungan antara kereta api dan jalan raya); *Trainship* (bentuk gabungan antara kereta api dan angkutan laut); *Fishyback* (bentuk gabungan antara angkutan jalan raya dan angkutan laut); *Airtruck* (bentuk gabungan antara udara dan kereta api); *Skyrail* (bentuk gabungan antara udara dan kereta api); *Airbargo* (bentuk gabungan antara udara dan laut).²

Proses penyelenggaraan pengangkutan niaga atas dasar multimoda pengangkutan niaga dinamakan pengangkutan terpadu (*integrated transportation*), yang mempunyai pengertian adanya gabungan dan kesatuan dari pengangkutan darat dan perairan, atau darat dan udara, atau darat, perairan, dan udara dalam satu rute perjalanan.

Abdulkadir Muhammad menyatakan bahwasannya dalam pengangkutan niaga baik di darat, perairan dan udara diselenggarakan berdasarkan beberapa asas, yaitu: a) Asas Manfaat, bahwasannya pengangkutan multimoda memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat khususnya penyedia jasa dan pengguna jasa, pengembangan perikehidupan yang berlangsung terus menerus bagi warganegara; b) Asas Keseimbangan, bahwasannya penyelenggaraan pengangkutan multimoda seimbang dan serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan individu dan

¹ Amir MS, *Eksport Import Teori dan Penerapannya*, (Jakarta : Pustaka Binaman Pressindo, 1999), hlm 10.

² Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, *Dasar-dasar Asuransi Marine*, (Jakarta, Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, 1994), hlm 7.

masyarakat, antara kepentingan daerah, nasional, dan internasional; c) Asas Pemerataan, bahwasannya pelayanan pengangkutan multimoda yang adil bagi segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau; d) Asas Kepentingan Umum, bahwasannya penyelenggaraan pengangkutan multimoda lebih mengutamakan kepentingan pelayanan bagi masyarakat luas; e) Asas Keterpaduan, bahwasannya pengangkutan multimoda yang utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi antara beberapa moda pengangkutan; f) Asas Kesadaran Hukum, bahwasannya penyelenggaraan pengangkutan multimoda berdasarkan dan patuh pada undang-undang, baik penyelenggaraan pengangkutan maupun pengguna jasa pengangkutan multimoda.³

Pengangkutan multimoda sebagai gabungan dan kesatuan dari dua atau lebih moda pengangkutannya diselenggarakan dengan tujuan totalitas dari tujuan semua moda di dampingi dengan asas-asas yang dapat membatasi segala sesuatu yang dapat mengganggu penyelenggaraan pengangkutan multimoda. Adapun dengan diadakannya pengangkutan multimoda dinilai mempunyai kelebihan dari pengangkutan niaga tanpa penggabungan moda. Menurut Abdulkadir Muhammad dalam uraian Joni Emirzon dkk, ada keunggulan bagi pengguna jasa pengangkutan multimoda, yaitu: a) Pengurusan Dokumen, penyelenggaraan pengangkutan niaga terpadu akan menciptakan kepastian dan kemudahan bagi pengguna jasa karena pengguna jasa tidak direpotkan oleh pengurusan dokumen disetiap penggunaan alat angkut karena hanya menggunakan satu dokumen yaitu dokumen multimoda; b) Efisiensi Biaya Pengangkutan, penyelenggaraan pengangkutan niaga terpadu akan lebih efisien (hemat) dibandingkan pengangkutan yang bersifat berkesinambungan, karena pembayaran biaya angkutan dilakukan sekali saja ditempat pemberangkatan, sehingga dapat

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung, PT. Citra Bakti, 2008) hlm 311-312

dihindari system pencaloan dan pencatutan; c) Keamanan dan Ketertiban, penyelenggaraan pengangkutan niaga terpadu akan memberikan rasa aman dan tertib kepada pengguna jasa karena perusahaan penyelenggara menyiapkan pengawalan dan penjagaan selama perjalanan berlangsung dari tempat pemberangkatan pertama hingga tempat tujuan; d) Upaya Memajukan Pariwisata, penyelenggaraan pengangkutan niaga terpadu merupakan suatu upaya menumbuhkan, megembangkan, dan memajukan sector kepariwisataan, karena pariwisata akan lebih mudah dan praktis berkunjung ke objek-objek wisata dengan aman, tertib, dan biaya relative murah.⁴

Pengangkutan multimoda memiliki kelebihan dibandingkan dengan pengangkutan berkesinambungan, pembayaran biaya angkutan dilakukan sekali saja ditempat pemberangkatan dengan menggunakan 2(dua) atau lebih moda angkutan sehingga terhindar dari biaya tinggi dan tentunya lebih hemat.

Tanggungjawab Penyedia Jasa Angkutan Multimoda Berdasarkan Asean Agreement Framework On Multimoda Transport

Dalam proses penyelenggaraan pengangkutan multimoda pasti akan dimulai dengan adanya suatu kesepakatan yang menyebabkan terjadinya perjanjian antara pihak-pihak terkait yang disahkan dengan dokumen sehingga akan menimbulkan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pihak-pihak terkait, hubungan hokum atau hak dan kewajiban antara pengangkut mempunyai hak untuk menerima biaya angkutan dan pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut barang ataupun orang dari satu tempat ketempat lain dengan selamat.⁵ *Bill of Lading*

⁴ Joni Emirzon dkk, *Perspektif Hukum Bisnis Indonesia*, (Yogyakarta, Genta Press, 2007) hlm 21-22

⁵ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, (Bandung, Citra Aditya Bakti, 1995) hlm 67.

merupakan dokumen perjanjian pengangkutan antara pemilik barang (*shipper*) dan pengangkut (*carrier*), tetapi pada pengangkutan barang menggunakan angkutan multimoda dokumen dinamakan *Bill of Lading for Combined Transport*, di dalam Pasal 52 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dinyatakan bahwa pelaksanaan angkutan multimoda dilakukan berdasarkan 1(satu) dokumen yang diterbitkan oleh penyedia jasa angkutan multimoda, selanjutnya dalam *Article 1 ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport*, menjelaskan “pengertian mengenai dokumen pengangkutan multimoda, yaitu merupakan sebuah dokumen yang membuktikan suatu kontrak pengangkutan multimoda, pengambilan atas barang-barang tersebut atau suatu usaha sejenisnya dilakukan oleh operator transportasi multimoda dan bertanggungjawab untuk menyampaikan atau mengirim barang-barang sesuai dengan yang tertera dalam kontrak”, hal ini dapat diperjelas bahwasannya dokumen angkutan multimoda dibuat dan dikeluarkan oleh penyedia jasa angkutan multimoda (operator pengangkutan multimoda) sebagai bukti bahwa barang telah diserahkan oleh pengirim kepada penyedia jasa angkutan multimoda dan ini merupakan bukti adanya perjanjian pengangkutan multimoda secara sah dan tertulis (otentik).

Perjanjian yang telah terbentuk dalam suatu *Bill of Lading combined Transport* secara langsung akan muncul adanya hubungan hukum antara para pihak, yang terrealisasi dengan hak dan kewajiban pihak pertama sebagai penyedia jasa angkutan multimoda dan pihak kedua sebagai pengguna jasa angkutan multimoda. Mengenai hak Penyedia Jasa angkutan multimoda tidak diatur secara jelas dalam *ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport*, akan tetapi mengenai hak dan kewajiban yang tidak ditentukan dalam peraturan yang digunakan adalah kebiasaan dalam pengangkutan yaitu suatu perilaku yang mempunyai ajek dan teratur yang dilakukan oleh pihak-pihak secara wajar serta rasional.

Berbicara mengenai tanggung jawab pengangkutan multimoda, hal ini jelas erat hubungannya dengan kewajiban bagi penyedia jasa atau operator. Tanggungjawab penyedia jasa akan ada jika terjadi kesalahan dan kecerobohan pihak penyedia jasa dalam pelaksanaan kewajibannya tersebut. Tanggungjawab Penyedia Jasa angkutan multimoda diatur dalam Article 7-13 ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport, yaitu:

Article 7 ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport, menyatakan “*The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under the provisions of the this Agreement covers the period from the time the multimodal transport operator has taken the goods in his charge to the time of their delivery*”.

Tanggungjawab operator pengangkutan multimoda untuk barang-barang dibawah ketentuan dari persetujuan berdasarkan jangka waktu pengambilan barang-barang oleh operator multimoda sampai waktu penyerahan barang. Hal ini berarti bahwa ada suatu keharusan penyedia jasa angkutan multimoda untuk melakukan tindakan pengamanan dalam melindungi dan menjaga agar barang muatan tidak rusak dan hilang sehingga tidak merugikan bagi pengguna jasa. Apabila dilihat dari isi Article 7 sama pengertiannya dengan Pasal 468 KUHD ayat (1) yaitu “pengangkut wajib menjaga keselamatan barang-barang yang diangkutnya sejak diterima dari pengirim (pengguna jasa) sampai diserahkan kepada penerima.

Article 8 ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport, menyatakan “*The multimodal transport operator shall be responsible for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any onther person of whose services he makes use for the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own*”

Operator pengangkutan multimoda akan menjadi tanggungjawab untuk tindakan dan penghilangan dari agen atau

para pelayannya, ketika pelayan atau agen manapun sedang bertindak dilingkup ketenagakerjaannya, atau orang lain, jasa siapa yang digunakan untuk tujuan kontrak, seolah-olah perbuatan dan kelalaian seperti itu adalah miliknya. Hal ini berarti bahwasannya ada tanggungjawab atas segala kerugian terhadap barang-barang secara mutlak dibebankan oleh penyedia jasa angkutan multimoda, Penyedia jasa angkutan multimoda harus bertanggungjawab atas kelalaian yang dapat menimbulkan kerugian bagi pengguna jasa dalam penyelenggaraan pengangkutan meskipun kerugian itu ditimbulkan oleh orang-orang yang dipekerjakannya.

Article 10 ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport, menyatakan "(1) The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as loss resulting from delay in delivery, if the occurrence which it caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in its charge as defined in Article 7, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other perso referred to in Article 8 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences".(2) However, the multimodal transport operator shall not be liable for loss following from delay in delivery unless the consignor has made a declaration of interest in timely delivery which has been accepted by the multimodal transport operator.

Dalam hal ini (1) operator pengangkutan multimoda akan dapat dikenakan untuk kerugian akibat dari kerusakan pada barang-barang, seperti halnya kerugian akibat menunda penyerahan, jika kejadian menyebabkan kerugian, kerusakan atau menunda penyerahan ketempat selagi barang-barang dalam bebannya seperti yang dirumuskan dalam Pasal 7, kecuali jika operator pengangkutan multimoda membuktikan bahwa ia, agen atau para pelayannya atau orang lain manapun menunjuk Pasal 8 mengambil semua tindakan yang layak diperlukan untuk menghindari kejadian itu dengan

konsekwensinya.(2) Bagaimanapun operator pengangkutan multimoda tidak akan dapat dikenakan untuk kerugian berikut dari penundaan dalam penyerahan barang kecuali jika pengirim telah membuat perjanjian tentang bagian bahwa pengiriman akan tepat waktu seperti yang telah diterima oleh operator pengangkutan multimoda. Selanjutnya Pasal 53 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, menjelaskan bahwa:

- 1) Tanggungjawab penyedia jasa angkutan multimoda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (2) meliputi kehilangan atau kerugian yang terjadi pada barang serta keterlambatan penyerahan barang.
- 2) Tanggungjawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dikecualikan dalam hal penyedia jasa angkutan multimoda dapat membuktikan bahwa dirinya atau agennya secara layak telah melaksanakan segala tindakan untuk mencegah terjadinya kehilangan, kerusakan barang, serta keterlambatan penyerahan barang.
- 3) Tanggungjawab penyedia jasa angkutan multimoda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersifat terbatas.

Tanggungjawab operator (penyedia jasa) pengangkutan multimoda atas kejadian dalam pelaksanaan pengangkutan multimoda yang menyebabkan kerugian termasuk keterlambatan atas barang-barang yang disebabkan oleh tindakan dari pegawainya atau agen, dan penyedia jasa angkutan multimoda dibebaskan dari tanggungjawab apabila dia dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah dan telah mengambil tindakan yang diperlukan untuk mencegah timbulnya kerugian tersebut. Type tanggungjawab yang dibebankan oleh penyedia jasa merupakan tanggungjawab karena praduga (Presumption Liability), karena penyedia jasa selalu bertanggungjawab atas kerugian yang timbul dari pengangkutan yang diselenggarakannya, kecuali ia dapat membuktikan bahwa ia tidak

bersalah, maka ia dapat dibebaskan dari tanggungjawab membayar ganti kerugian tersebut. Prinsip tanggungjawab karena praduga dapat dilihat dalam Pasal 468 ayat (2) KUHD.

Article 11 ASEAN Agreement Framework on Multimodal Transport, menyatakan "(1) *Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.* (2) *If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined in accordance with the preceding paragraph, any person entitled to claim the goods may, in the absence of evidence to the contrary, treat the goods as lost.*

Tanggungjawab penyedia jasa dalam (1) kelambatan penyerahan barang-barang terjadi ketika barang-barang belum dikirimkan dalam waktu yang disetujui atau dalam persetujuan seperti mangkir, didalam waktu tersebut masuk akal untuk memerlukan kesungguhan operator pengangkutan multimoda dengan tidak mengabaikan keadaan kasus. (2) Jika barang-barang belum dikirim di dalam 90 hari berurutan mengikuti tanggal penyerahan berdasarkan paragraph yang terdahulu, siapapun berhak untuk mengklaim barang-barang, apabila benar-benar ketika barang-barang hilang. Menyimak penjelasan Pasal tersebut memperjelas bahwa penyedia jasa angkutan multimoda bertanggungjawab atas keterlambatan penyerahan barang-barang sesuai dengan jangka waktu pengiriman barang dan siapapun dalam hal ini pengirim atau penerima yang memiliki barang berhak mengajukan tuntutan kepada penyedia jasa sejak 90 hari setelah waktu ada.

Article 12 ASEAN Agreement Framework on multimodal Transport, menyatakan "*Notwithstanding the provisions of Article 10, the multimodal transport operator shall not be liable for loss, damage or delay in delivery with respect to goods carried if he*

proves that the event, which caused such loss, damage or delay occurred during that carriage, is one or more of following circumstances: a) force majeure; b) Act or neglect of the consigner, the consignee or its representative or agent; c) Insufficient or defective packaging, marking, or numbering of the goods; d) Handling, loading, unloading, stowage of goods effected by the consignor, the consignee or his representative or agent; e) Inherent or latent defect in goods; f) Strike or lockouts or stoppage or restraints of labour from whatever cause, whether partial or general; g) Whith respect to good carried by sea or inland waterway, when such loss, damage, or delay during such carriage has been caused by: (i) act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servant of the carrier in the navigation or in the management of ship, or, (ii) fire unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

Walaupun ada ketentuan Article 10 operator pengangkutan multimoda tidak akan dapat dikenakan kerugian, kerusakan atau menunda penyerahan berkenaan dengan membawa barang-barang jika dapat membuktikan bahwa peristiwa yang menyebabkan kerugian, kerusakan dan penundaan terjadi selama pengangkutan mengalami keadaan sebagai berikut:

1. *Force Majeure* (keadaan yang memaksa);
2. Tindakan atau pengabaian pengirim, si penerima atau wakilnya atau agent;
3. Pengemasan cacat atau tidak cukup baik, tanda-tanda, jumlah barang-barang;
4. Penanganan, memuat, membongkar, penyimpanan barang-barang yang diakibatkan pengirim, si penerima atau wakilnya, atau agent;
5. Tidak bias dipisahkan atau cacat tersembunyi di dalam barang-barang;
6. Serangan, mengunci hingga orang tidak dapat bekerja, kemacetan total, atau pengekekangan umum atau sebagian pada tenaga kerja;

7. Respek untuk membawa barang-barang melalui laut atau jalur air pendalaman, ketika kerugian, kerusakan, atau keterlambatan selama mengangkut telah disebabkan oleh (i) tindakan, kelalaian atau kegagalan dari pemilik, pelaut, pilot atau pelayan alat pengangkut di navigasi atau manajemen kapal, atau (ii) kebakaran, kecuali disebabkan kesalahan actual.

Hal ini menjelaskan secara tegas bahwa penyedia jasa tidak bertanggungjawab dan tidak dapat diajukan tuntutan ganti rugi atas suatu peristiwa yang menimbulkan kerusakan, kerugian yang disebabkan oleh hal-hal yang terjadi diluar kemampuan daripada penyedia jasa atau dapat diperjelas lagi bahwa dalam proses penyelenggaraan pengangkutan multimoda terjadi peristiwa di luar dugaan atau diluar kendali dari pihak penyedia jasa maka penyedia jasa angkutan multimoda tidak terikat untuk bertanggungjawab atas segala kerugian yang ditimbulkan dalam proses pengangkutan niaga, dimana penyedia jasa dapat membuktikan bahwa ia tidak bersalah oleh karena itu penyedia jasa dapat dibebaskan dari kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang dibebankan olehnya.

Article 13 ASEAN Agreement Framework on Multimodal Transport, menyatakan “(1) Assessment of compensation for loss or damage to the goods shall be made by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or in at the place and time when, accordance with the multimodal transport contract, they should have been so delivered. (2) the value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, or if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value goods of the same kind and quality.

Dalam Pasal 13 *ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport*, membahas mengenai penilaian ganti-rugi untuk hilangnya atau kerusakan pada barang-barang akan dibuat atau surat keterangan pada nilai barang seperti barang-barang ditempat dan waktu mereka dikirimkan kepada si penerima atau ditempat atau waktu ketika, sesuai dengan kontrak pengangkutan multimoda, mereka harus telah dikirimkan. Selanjutnya nilai barang-barang akan ditentukan menurut pada bursa komoditas yang sekarang atau, jika tidak ada harga tersebut, menurut harga pasar yang sekarang, atau jika tidak ada harga bursa komoditas atau harga pasar sekarang dengan acuan pada nilai normal dari barang-barang sama dan mutu yang sama. Hal ini dapat dilihat dalam Pasal 472 KUHD yang menjelaskan "Kerugian yang harus dibayar oleh si pengangkut yang disebabkan karena barang yang diangkut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan, harus dihitung menurut harga barang dan jenis serta keadaan yang sama ditempat penyerahan pada saat barang tadi sedianya harus diserahkan.....".

Menyimak hal tersebut diatas, maka dapat dikatakan bahwa terhadap kerugian yang ditimbulkan pada saat pelaksanaan pengangkutan mewajibkan penyedia jasa angkutan multimoda bertanggungjawab terhadap kehilangan atau kerusakan barang-barang dengan membayar ganti rugi berdasarkan perjanjian, dimana nilai daripada barang-barang tersebut berdasarkan harga pasaran dengan jenis barang sama dan mutu sama.

Tanggungjawab terhadap kehilangan atau kerusakan pada barang-barang yang terjadi selama berlangsungnya proses pengangkutan multimoda dapat diterapkan pada suatu konvensi internasional atau peraturan hokum yang berkaitan jika telah dibuat ketentuan mengenai diperbolehkannya menggunakan konvensi atau peraturan hokum seperti hokum nasional Negara yang bersngkutan dan mengenai batas tanggungjawab operator pengangkutan multimoda untuk kerugian atau kerusakan akan ditentukan

berdasarkan konvensi atau peraturan hukum. Peraturan hukum yang dimaksud berarti peraturan hukum baik konvensi internasional maupun hukum nasional Negara-negara yang bersangkutan dan berkenaan dengan pengangkutan barang yang tidak merugikan kedua belah pihak. Hal ini dapat dilihat pada Article 17 *ASEAN Agreement Framework on multimoda Transport*, yang menjelaskan "Ketika hilang atau kerusakan pada barang-barang terjadi selama berlangsungnya proses pengangkutan multimoda, menyangkut suatu konveksi internasional atau hukum yang diperintahkan dapat diterapkan pasti telah menyediakan batas tanggungjawab lain jika suatu kontrak pengangkutan terpisah telah dibuat langkah tertentu untuk pengangkutan tersebut, kemudian batas tanggungjawab operator pengangkutan multimoda untuk kerugian seperti itu atau kerusakan akan ditentukan oleh acuan kepada ketentuan seperti konvensi atau peraturan hukum".

Pengantisipasi tanggungjawab yang mungkin terjadi oleh penyedia jasa angkutan multimoda wajib mengasuransikan tanggungjawabnya, hal ini diperjelas pada Article 30 ayat (1) huruf c dan d *ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport*, yang intinya berisikan "penyedia jasa angkutan multimoda akan mempunyai suatu polis asuransi sebagai pemenuhan dari penggantian rugi/jaminan, atau suatu alternative menutup pembayaran kewajiban untuk kerugian, kerusakan, atau menunda penyerahan barang-barang dibawah kontrak pengangkutan multimoda, seperti resiko sesuai kontrak dan memelihara asset minimum setara dengan 80.000 SDR atau menyediakan jaminan yang setara. Selanjutnya dalam ketentuan Pasal 54 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran ditetapkan juga mengenai kewajiban penyedia jasa untuk mengasuransikan tanggungjawabnya.

Asuransi tanggungjawab diperlukan sebagai jaminan kepada pengguna jasa angkutan multimoda apabila terjadi kerugian maka

penyedia jasa angkutan multimoda bertanggungjawab dengan membayarkanganti kerugian, dan hal ini secara tidak langsung dapat memberikan wibawa pada pihak penyedia jasa yang dianggap mampu memberikan pembiayaan ganti kerugian yang ada.

Simpulan

Tanggungjawab penyedia jasa ada ketika kewajiban tidak dipenuhi oleh penyedia jasa pada saat proses pengangkutan multimoda berlangsung sampai ketempat tujuan, sesuai dengan perjanjian dalam bentuk dokumen pengangkutan multimoda.

Daftar Pustaka

Joni Emirzon, dkk. 2007. *Perspektif Hukum Bisnis Indonesia*. Genta Press. Yogyakarta

Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat, 1994. *Dasar-dasar Asuransi Marine*. Lembaga Pendidikan Asuransi Indonesia Pusat. Jakarta.

MS, Amir. 1999. *Ekspor Impor Teori dan Penerapannya*. Pustaka Binaman Pressindo. Jakarta

Muhammad, Abdulkadir. 2008. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Citra Aditya Bakti. Bandung.

Tjakranegara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Citra Aditya Bakti, Bandung.

Undang-Undang Dasar 1945

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

ASEAN Agreement Framework on Multimoda Transport