

SOSIALISASI PENGIRIMAN BARANG INTERNASIONAL DENGAN TRANSPORTASI MULTIMODAL KEPADA PERUSAHAAN JASA PENGIRIMAN DI KOTA DENPASAR

M.S.P.D. Salain¹, A.A.G.D.H. Santosa², M.M. Yasa³, N.G.A.D. Satyawati⁴

ABSTRAK

Peningkatan perdagangan internasional diikuti dengan meningkatnya penggunaan jasa pengiriman barang internasional. Masalah sering muncul ketika barang hilang, tertukar ataupun rusak terlebih menggunakan transportasi multimodal. Di bagian mana barang hilang atau rusak dan pihak yang bertanggung jawab. Permasalahan menjadi semakin rumit ketika pengiriman barang melibatkan pihak ketiga. Di dalam kontrak pengiriman barang yang melibatkan pihak ketiga sebagai kurir sub-contracted dapat menggunakan “Himalaya Clause” untuk membatasi tanggung jawabnya jika terjadi kerusakan/kehilangan barang yang dikirimkan. Dalam praktik beberapa perusahaan jasa pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal di Kota Denpasar, permasalahannya dengan dokumen pengiriman barang dan tanggung jawab ketika terjadi kerusakan/kehilangan/keterlambatan barang yang dikirim. Hukum nasional terkait tidak jelas mengatur tanggung jawab dari pihak yang terlibat dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal. Indonesia tidak meratifikasi instrumen hukum internasional yang mengatur hal tersebut. Oleh sebab itu, Tim Pengabdian melakukan sosialisasi mengenai tata cara pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal kepada para perusahaan jasa pengiriman barang yang ada di Kota Denpasar. Hal ini bertujuan agar para perusahaan tersebut tidak mengalami sengketa dengan pihak yang menggunakan jasanya sehingga mampu memberikan kepastian hukum baik kepada perusahaan jasa pengiriman barang maupun pihak pengguna jasa pengiriman barang.

Kata kunci : Denpasar; Internasional; Perusahaan Jasa Pengiriman Barang; Sosialisasi; Transportasi Multimodal.

ABSTRACT

The increase in international trade is followed by the increasing use of international freight forwarding services. Problems appear frequently when the goods sent are lost, swapped, or damaged especially in multimodal transportation. At what stage the goods sent are lost or damaged and who is the responsible party for it? The problem is getting more complicated when the goods was sent by a third party. The third parties as sub-contracted couriers may limit their liability in the freight forwarding contract by using the “Himalaya Clause” according to the lost/damaged goods. In practice, several freight forwarding/cargo companies that use multimodal transportation in Denpasar have a problem in drafting the shipping documents and liability of the parties when the goods are lost/swapped/damaged. Therefore, the Community Service Team socializing the international shipping procedure with multimodal transportation to the freight forwarder/cargo companies in

¹ Fakultas Hukum, Universitas Udayana, Jl. Pulau Bali No.1 Denpasar, 80114, Indonesia, devi_salain@unud.ac.id

² Fakultas Hukum, Universitas Udayana, Jl. Pulau Bali No.1 Denpasar, 80114, Indonesia, gianyarsantosa@yahoo.com

³ Fakultas Hukum, Universitas Udayana, Jl. Pulau Bali No.1 Denpasar, 80114, Indonesia, mdmahartayasa@yahoo.com

⁴ Fakultas Hukum, Universitas Udayana, Jl. Pulau Bali No.1 Denpasar, 80114, Indonesia, dyah_satyawati@unud.ac.id

Denpasar. This socialization aims to prevent a dispute between the parties involved thus it will give legal certainty to the freight forwarder/cargo companies and their consumers.

Keywords: Denpasar; Freight Forwarder Company; International; Multimodal Transportation; Socialization.

1. PENDAHULUAN

Peningkatan perdagangan internasional tentunya diikuti dengan meningkatnya penggunaan jasa pengiriman barang. Adapun berbagai jenis moda transportasi pengiriman, yaitu: darat, laut, udara dan multimodal. Masalah sering muncul ketika barang hilang, tertukar ataupun rusak terlebih menggunakan transportasi/angkutan multimodal (PLS Logistic Service, 2018) dan bersifat lintas batas Negara. Di bagian (*stage*) mana barang hilang atau rusak (darat/laut/udara), pihak yang bertanggung jawab; apakah pihak penjual, ekspedisi atau kurir. Permasalahan akan menjadi semakin rumit ketika pengiriman barang melibatkan pihak ketiga. Di dalam kontrak pengiriman barang yang melibatkan pihak ketiga sebagai kurir *sub-contracted* dapat menggunakan "*Himalaya Clause*" untuk membatasi tanggung jawabnya jika terjadi kerusakan/kehilangan barang yang dikirimkan.

Transportasi multimodal diklaim oleh para pebisnis memberikan kelebihan dalam pengiriman barang internasional, penjual tidak perlu membawa barang ke pelabuhan dan pembeli tidak perlu khawatir untuk mengambil barang yang dikirim (S.M. Shakil et.al., 2018), waktu pengiriman lebih cepat, biaya lebih murah, sistem "*door-to-door*" dan hanya membutuhkan 1 (satu) dokumen kontrak untuk pengiriman barangnya (Somsak Wisetruangrut, 2020).

Berdasarkan penelitian yang dilakukan sebelumnya, beberapa perusahaan jasa pengiriman barang di Daerah Kota Denpasar mengalami beberapa kendala dalam melakukan pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal:

1. Ketidakjelasan tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam pengiriman barang; perusahaan jasa pengiriman barang melibatkan pihak lain/pihak ketiga untuk mengirimkan barangnya, seperti: buruh pelabuhan (*stevedore*), ada orang-orang dikategorikan sebagai agen, pelayan (*servant*), kontraktor independen (*independent contractor*).
2. Pihak ketiga tidak membuat kontrak pengiriman barang dengan *consignor* karena dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal hanya ada 1 (satu) dokumen kontrak pengiriman barang antara *consignor* dengan perusahaan jasa pengiriman barang. Hal ini tidak dipahami oleh para perusahaan jasa pengiriman barang.
3. Tidak semua perusahaan pengiriman barang di Daerah Kota Denpasar dan para pelaku bisnis mengetahui dan memahami instrumen hukum nasional dan internasional yang mengatur tentang pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal.

Selain itu, dari peraturan hukum nasionalnya terdapat kekaburan norma mengenai tanggung jawab para pihak yang terlibat dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal. Dari kedua peraturan hukum nasional yang mengatur tentang transportasi multimodal, yakni: Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 8 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda tidak mengatur secara jelas mengenai para pihak yang terlibat di dalam pengiriman barang internasional berikut tanggung jawabnya.

Dari sisi hukum internasional belum ada instrumen hukum internasional yang mengatur secara khusus pengiriman barang dengan angkutan multimodal. Keadaan ini tentunya menjadi salah satu hambatan dalam pengiriman barang antar Negara. Indonesia sebagai salah satu Negara yang aktif mengirim dan menerima barang dari luar negeri ternyata tidak meratifikasi instrumen hukum internasional yang mengatur pengiriman barang dengan moda transportasi darat (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*) dan laut (*Hague Visby Rules*). Hal

tersebut semakin sulit ketika terjadi kerusakan barang pada pengiriman barang internasional terlebih jika menggunakan angkutan multimodal karena belum ada instrumen hukum internasional yang mengatur tentang itu.

2. METODE PELAKSANAAN

Metode yang tepat digunakan dalam kegiatan Program Udayana Mengabdi “Sosialisasi Tata Cara Pengiriman Barang Internasional Dengan Transportasi Multimodal Kepada Perusahaan Jasa Pengiriman di Kota Denpasar” adalah dengan ceramah, penyuluhan, pendampingan dan pelatihan kepada para perusahaan jasa pengiriman barang internasional, pelaku bisnis termasuk pihak ketiga yang terlibat dalam pengiriman barang. Berikut akan diuraikan langkah-langkah pelaksanaan program sosialisasi oleh Tim Pengabdian:

1. Memilih tempat yang akan digunakan untuk melakukan sosialisasi (ruangan memadai, sesuai dengan prokes di situasi pandemik dan anggaran Program Udayana Mengabdi).
2. Mengundang para perusahaan jasa pengiriman barang internasional di daerah kota Denpasar, pelaku bisnis, pihak ketiga yang terlibat dalam pengiriman barang dengan transportasi multimodal serta perwakilan Dinas Perhubungan Daerah Kota Denpasar.
3. Memberikan penyuluhan menggunakan *Power Point* dengan menjelaskan karakteristik pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal, dimulai dari definisi, para pihak yang terlibat, tanggung jawab para pihak, penyelesaian sengketa dan kontrak.
4. Mensosialisasikan 2 (dua) peraturan hukum: Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 8 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimodal dengan memberikan *hard copy*-nya.
5. Melakukan diskusi dan tanya jawab interaktif dengan seluruh peserta sosialisasi sehingga Tim Pengabdian mendapatkan informasi lebih akurat mengenai praktik, kendala dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal.
6. Melakukan pendampingan membantu para perusahaan jasa pengiriman barang di Daerah Kota Denpasar untuk menyusun Standar Tata Cara pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal sehingga mereka mempunyai pedoman dan standar yang sama.
7. Melakukan sosialisasi sekaligus pelatihan penyusunan kontrak pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat dalam bentuk sosialisasi ini dilaksanakan di Hotel Puri Nusa Indah, Jl. Waribang No. 99 Denpasar-Bali dan kunjungan ke beberapa tempat perusahaan jasa pengiriman barang internasional dengan multimodal transport dan kurir di daerah Kota Denpasar, yaitu: PT. Anugerah Tangkas Transportindo Bali, PT Airin Bali, Bali Shipping Internasional, PT Nusantara Cargo, PT Intan Bali Internasional. Sosialisasi ditujukan kepada khalayak sasaran strategis, yaitu: para perusahaan jasa pengiriman barang internasional di daerah kota Denpasar, pelaku bisnis, pihak ketiga yang terlibat dalam pengiriman barang dengan transportasi multimodal serta perwakilan Dinas Perhubungan Daerah Kota Denpasar.

Dari hasil penelitian sebelumnya terhadap keempat perusahaan di atas, mereka cenderung tidak mengetahui instrumen hukum nasional dan internasional ataupun *best practices* yang digunakan dalam pengiriman barang internasional. Selama ini mereka hanya berpegang pada dokumen kontrak pengiriman barang internasional yang disepakati oleh para pihak dan substansi tidak detail, tidak memuat tanggung jawab para pihak dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal. Seringkali mereka perusahaan-perusahaan tersebut ikut bertanggungjawab ketika barang yang dikirimnya hilang atau rusak. Padahal ada perbedaan tanggung jawab ketika sebuah

Sosialisasi Pengiriman Barang Internasional Dengan Transportasi Multimodal Kepada Perusahaan Jasa Pengiriman Barang di Kota Denpasar

perusahaan jasa pengiriman barang menjadi *Multimodal Transport Operator* (MTO) dan ketika menjadi pihak yang mengirimkan barang, terlebih jika melibatkan pihak ketiga di dalamnya, seperti tenaga kerja yang melakukan *loading* dan *unloading* barang.



Gambar 3.1. Sosialisasi dan Kunjungan

Target capaian dari sosialisasi adalah untuk memberikan pemahaman kepada para perusahaan jasa pengiriman barang di kota Denpasar tentang urgennya tata cara pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal termasuk penyusunan kontraknya guna mencegah terjadinya sengketa. Oleh karena itu, Tim Pengabdian memberikan materi yang diawali dengan instrumen-instrumen hukum nasional dan internasional yang mengatur tentang pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal, yaitu: Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 8 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimodal, *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Hague Visby Rules, The United Nations Convention on International Multimodal Transport 1980, the United Nations Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea] (The Rotterdam Rules)*.

Setelah mengetahui sumber hukum yang digunakan dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal maka yang tidak kalah pentingnya adalah materi mengenai penyusunan kontrak pengiriman barang internasional. Penyusunan sebuah kontrak membutuhkan pengetahuan mengenai sumber/dasar hukum, karakteristik objek kontrak, teknik dan pengalaman, semakin sering menyusun/merancang kontrak maka semakin detail dan lengkap kontrak yang dihasilkan. Pada prinsipnya setiap kontrak/perjanjian baik yang *scope*-nya nasional dan internasional, harus berpedoman pada prinsip-prinsip berkontrak, yaitu: prinsip kesepakatan, itikad baik, kebebasan berkontrak dan *pacta sunt servanda*. (Salain, 2016). Kontrak pengiriman barang internasional harus dibuat berdasarkan kesepakatan para pihak.

Para pihak yang membuat kontrak dengan pihak yang terlibat langsung dalam pengiriman barang internasional memiliki perbedaan. Adapun pihak yang terlibat dalam pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal: pengirim barang, MTO, kurir dan sub-kontrak kurir, penerima barang, dan *performing party*. (Salain & Dharmawan, 2021) sedangkan pihak berkontrak dimaksud: yang memesan MTO; bisa pihak pembeli atau penjual, MTO, Cargo. Para pihak tersebut melakukan negosiasi untuk menentukan hak dan kewajiban yang akan ditransformasi ke dalam kontrak dengan didasari atas itikad baik. Kontrak multimodal memiliki karakter yang berbeda dengan kontrak pengiriman barang lainnya. Kontrak ini bersifat *sui generis*, tidak menggabungkan kontrak pengiriman barang dengan angkutan unimoda, tidak diatur dalam konvensi unimodal namun mempunyai keterkaitan dengan tanggung jawab kurir (Tim Schommer, 2005).

Para pihak berdasarkan prinsip kebebasan berkontrak diberikan kebebasan untuk menentukan/menyusun substansi kontrak (termasuk di dalamnya hak dan kewajiban para pihak) sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Pada saat menyusun hak dan kewajiban inilah para pihak harus jelas mencantumkan tanggung jawab dari para pihak:

1. Siapakah yang akan mengurus dan membayar izin ekspor-impor;
2. Siapakah yang akan membayar asuransi;
3. Siapakah yang akan memilih kapal, pesawat, kereta atau truk yang digunakan untuk pengiriman;
4. Kapanakah tanggung jawab beralih dari penjual ke pembeli;
5. Siapakah yang akan bertanggungjawab ketika barang yang dikirim rusak, hilang atau tertukar;
6. Siapakah yang mempunyai tanggung jawab di setiap stage (apakah hanya MTO atau cargo di setiap *stage*);
7. Batasan tanggung jawab MTO; Cargo; Kurir;
8. 3C, yaitu: *Choice of Law*, *Choice of Dispute Settlement* dan *Choice of Forum*. 3C merupakan hal yang fundamental dalam sebuah kontrak internasional karena melibatkan sistem hukum dan tradisi hukum yang berbeda diantara para pihak sehingga perlu ditentukan pilihan hukum, pilihan penyelesaian sengketa (litigasi atau non-litigasi) dan pilihan forum (tempat dimana penyelesaiannya).

Semakin detail dan jelas substansi kontrak yang dibuat maka semakin memberikan perlindungan dan jaminan kepastian hukum serta mencegah terjadinya sengketa diantara para pihak berkontrak.

Para peserta sosialisasi menyambut dengan baik materi yang diberikan dan meminta agar dibuatkan buku kecil yang bisa digunakan sebagai panduan untuk pengiriman barang internasional dengan menggunakan transportasi multimodal. Perusahaan-perusahaan tersebut tidak jarang mengalami kerugian karena mereka tidak memuat hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak pengiriman barang internasional dengan baik, detail sesuai dengan instrumen hukum internasional yang terkait.



Gambar 3.2. Sesi Sharing/Berbagi Pengalaman

4. SIMPULAN DAN SARAN

Sosialisasi Tata Cara Pengiriman Barang Internasional Dengan Transportasi Multimodal Kepada Perusahaan Jasa Pengiriman di Kota Denpasar sudah berjalan dengan sangat baik. Dari hasil penelitian terdapat ketidakjelasan rumusan norma pertanggungjawaban para pihak di pelabuhan yang terlibat dalam pengiriman barang dengan transportasi multimodal. Pengiriman barang dengan transportasi multimodal oleh Perusahaan Jasa Pengiriman Barang di Daerah Kota Denpasar belum

menggunakan dokumen tunggal sehingga terjadi kesulitan untuk membuktikan pihak yang bertanggungjawab ketika terjadi kerusakan/kehilangan barang. Disarankan kepada Pemerintah Republik Indonesia agar merevisi peraturan terkait pengiriman barang dengan transportasi multimodal agar memberikan kepastian hukum. Dan para perusahaan jasa pengiriman barang internasional meminta agar dibuatkan buku panduan tata cara pengiriman barang internasional dengan transportasi multimodal.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dengan terlaksana kegiatan Sosialisasi Tata Cara Pengiriman Barang Internasional Dengan Transportasi Multimodal Kepada Perusahaan Jasa Pengiriman di Kota Denpasar, kami Tim Pengabdian mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Udayana yang telah membiayai pelaksanaan kegiatan Program Udayana Mengabdikan melalui DIPA PNPB tahun anggaran 2022 sesuai dengan Surat Perjanjian Pelaksanaan Pengabdian Nomor: B/78.506/UN14.4.A/PT.01.03/2022. Selain itu, Tim Pengabdian juga mengucapkan terima kasih kepada PT. Anugerah Tangkas Transportindo Bali, PT Airin Bali, Bali Shipping Internasional, PT Nusantara Cargo, PT Intan Bali Internasional dan Hotel Puri Nusa Indah sehingga dapat terlaksana dengan baik dan lancar.

DAFTAR PUSTAKA

- Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956*
Hague Visby Rules 1968
Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 8 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda
Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
PLS Logistic Services (2018), Multimodal Transport: What is Multimodal Shipping, <https://www.plslogistics.com/blog/how-multimodal-shipping-can-benefit-you/>.
Salain, M.S.P.D, et. al. (2016), Klinik Hukum Perancangan Kontrak Study and Experience. Bali, Udayana University Press, 21-24.
Salain, M.S.P.D. & Dharmawan, N.K.S. (2021), Regulasi Pengiriman Barang Internasional Dengan Angkutan Multimoda: Urgensi Keberadaan Konvensi, Hukum & Teknologi Berbagai Pemikiran. Semarang, BPFH UNNES, 39-41.
Schommer, Tim, (2005), International Multimodal Transport Some thoughts with regard to the "Scope application", "Liability of carrier" and "Other Conventions" in the UNCITRAL Draft Instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], <http://awspace.law.uct.ac.za:8080/dspace/bitstream/2165/59/1/SchommerT+2005.pdf>, 25.
Shakil, S.M. et.al. (2018), An Analysis of the Advantages and Disadvantages of Using a Multimodal Transport System in The Carriage of Goods, International Journal of Law, Humanities and Social Science, Vol. 2 Issue 4 (March 2018), 61.
The United Nations Convention on International Multimodal Transport 1980
The United Nations Convention on the Carriage of Goods [wholly or partly] [by sea] (The Rotterdam Rules) 2008
Wisetruangrut, Somsak (2020), Multimodal Transportation Concept and Framework, <https://www.unescap.org/sites/default/files/Multimodal%20Transportation%20Concept%20and%20Framework.pdf>, 8.