

Efektivitas Perizinan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM) terhadap Badan Usaha yang Telah Memiliki Perizinan Jasa Pengurusan Transportasi (*Freight Forwarding*)

Agyl Chandra Kusuma Feryne¹, Elfrida Ratnawati Gultom²

Magister Ilmu Hukum, Universitas Trisakti¹

Dosen Magister Ilmu Hukum, Universitas Trisakti²

Email: agylchandrakusuma@gmail.com¹, elfrida.r@trisakti.ac.id²

Abstrak

Jasa pengangkutan multimoda adalah proses mengirimkan suatu barang menggunakan dua moda atau lebih dalam satu kontrak. Sistem transportasi logistik ini diyakini oleh banyak pihak akan membuat alur pengiriman barang menjadi lebih efektif dan efisien, sehingga membuat biaya logistik nasional dapat lebih berdaya saing. Begitupun dalam hal jasa pengurusan transportasi, mengirimkan barang ekspor, impor dan antarpulau dalam negeri dengan bermacam moda angkutan (darat, laut dan udara) adalah salah satu bentuk layanan yang diberikan perusahaan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*). Dalam melaksanakan usaha jasa pengangkutan multimoda maupun jasa pengurusan transportasi Badan Usaha wajib melakukan pemenuhan terhadap perizinan usaha agar dapat melakukan kegiatan usahanya tersebut. Operasional angkutan multimoda hanya dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Multimoda yang telah memiliki izin dari Menteri Perhubungan. Dalam lingkup kegiatan operasional angkutan multimoda, terdapat kegiatan jasa pengurusan transportasi yang izinnya diterbitkan oleh Gubernur atau Badan Koordinasi Penanaman Modal. Sementara untuk kegiatan jasa pengurusan transportasi hanya dapat dilakukan oleh Badan Usaha yang telah memiliki izin usaha perusahaan jasa pengurusan transportasi yang dikeluarkan oleh Gubernur Provinsi setempat untuk jasa pengurusan transportasi penanaman modal dalam negeri dan melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal untuk jasa pengurusan transportasi dengan skema joint venture dan penanaman modal asing. Tidak adanya peraturan yang mengatur tentang peralihan izin jasa pengurusan transportasi menjadi Badan Usaha Angkutan Multimoda mengakibatkan untuk kegiatan yang sama terdapat 2 (dua) izin dan 2 (dua) peraturan yang mengatur, untuk Badan Usaha Angkutan Multimoda diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda. Sementara untuk jasa pengurusan transportasi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih dalam terhadap efektivitas perizinan Badan Usaha Angkutan Multimoda terhadap Badan Usaha yang sebelumnya telah memiliki izin usaha jasa pengurusan transportasi dan menganalisis apakah perizinan tersebut akan memudahkan para pelaku usaha jasa logistik dalam hal ini Badan Usaha yang telah memiliki perizinan usaha jasa pengurusan transportasi dalam menjalankan kegiatan usahanya.

Kata Kunci: Perizinan, Angkutan Multimoda, Jasa Pengurusan Transportasi

Abstract

Multimodal transportation service is the process of delivering an item using two or more modes in one contract. This logistics transportation system is believed by many parties to make the flow of shipping goods more effective and efficient, thus making national logistics costs more competitive. Likewise, in terms of transportation handling services, sending export, import and inter-island goods domestically with various modes of transportation (land, sea and air) is one form of service provided by transportation management services companies (freight forwarding). In carrying out multimodal transportation services and transportation management services, Business Entities are required to fulfill business licenses in order to carry out their business activities. Multimodal transportation operations can only be carried out by Multimodal Transportation Business Entities that have obtained permission from the Minister of Transportation. Within the scope of multimodal transportation operational activities, there are transportation management service activities whose permits are issued by the Governor or the Investment Coordinating Board. Meanwhile, transportation management service activities can only be carried out by Business Entities that already have a business license for a transportation management service company issued by the local Provincial Governor for domestic investment transportation management services and through the Investment Coordinating Board for transportation management services with joint venture schemes and foreign investment. The absence of regulations governing the transition of transportation management service permits to Multimodal Transportation Business Entities results in 2 (two) permits and 2 (two) regulations regulating, for Multimodal Transportation Business Entities regulated in Government Regulation Number 8 of 2011 concerning Multimodal Transportation and Regulation of the Minister of Transportation Number 8 of 2012 concerning the Implementation and Operation of Multimodal Transportation. Meanwhile, transportation management services are regulated in the Regulation of the Minister of Transportation Number PM 59 of 2021 concerning the Implementation of Service Businesses Related to Transportation in Waters. This study aims to find out more deeply the effectiveness of multimodal transportation business entity licensing for business entities that previously had a transportation management service business license and analyze whether the permit will make it easier for logistics service business actors in this case Business Entities that already have a transportation management service business license in carrying out their business activities.

Keywords: *Licensing, Multimodal Transportation, Transportation Management Services*

PENDAHULUAN

Pemerintah Indonesia sangat mendukung setiap pendirian Badan Usaha, baik Badan Usaha yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah atau biasa disebut (BUMD) dan Badan Usaha Milik Negara atau biasa disebut (BUMN) maupun dari pihak swasta. Pendirian Badan Usaha merupakan suatu upaya yang sangat bermanfaat khususnya dalam membuka lapangan kerja agar membantu menekan tingkat pengangguran di Indonesia. Badan Usaha yang didirikan dapat berupa Badan Usaha yang menghasilkan barang ataupun jasa. Kegiatan Badan Usaha pada dasarnya mewajibkan Pelaku Usaha untuk mengurus dan memiliki izin usaha dari Pemerintah. Izin usaha yang dimaksud merupakan suatu bentuk persetujuan atau pemberian izin dari pihak yang berwenang terhadap Pelaku Usaha. Izin usaha akan menjamin suatu Badan Usaha agar dapat beroperasi tanpa intervensi dari pihak manapun dan mendapat pengakuan dari Negara dikarenakan adanya kepastian hukum terhadap proses, barang dan jasa yang dihasilkan oleh suatu Badan Usaha. Perizinan usaha mengatur segala sesuatu yang awalnya tidak diperkenankan menjadi diperkenankan dengan syarat dan pada kondisi tertentu. Izin berfungsi sebagai pengatur terhadap berbagai hal, baik itu tempat ataupun tindakan, seperti izin bangunan, izin kegiatan, izin operasional usaha dan sebagainya.

Badan Usaha Angkutan Multimoda dan Badan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam proses perkembangan pelayanan jasa logistik, karena baik Badan Usaha Angkutan Multimo dan Badan Usaha Jasa Pengurusan Transportasi dalam aktivitas logistik pada

umumnya menggunakan lebih dari satu moda transportasi. Pada dasarnya pelayanan jasa logistik bukan hanya menawarkan layanan pengiriman barang dari tempat asal ke tempat tujuan, namun juga mencakup layanan pengurusan transportasi (*freight forwarding*), pergudangan, konsolidasi muatan, penyediaan ruang muatan serta pengurusan kepabeanan dan lain sebagainya.

Jika dilihat dalam segi kuantitas, ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang transportasi logistik baik itu BUAM dan JPT di Indonesia cukup banyak dan lengkap, yang mencakup beberapa tingkatan peraturan perundang-undangan yang berbeda, mulai dari Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (PERPRES), sampai Peraturan Menteri (PERMEN), namun belum diatur secara khusus di dalam suatu peraturan Undang-undang. Namun jika ditinjau dari segi hierarki peraturan perundang-undangan, pengaturan BUAM dan JPT di Indonesia sangat tidak lazim, yang mana lazimnya di Indonesia tentang suatu ketentuan diatur dalam suatu Undang-undang yang kemudian diatur dalam peraturan pelaksanaannya, yang seharusnya dalam bentuk Peraturan Pemerintah (PP) dan lebih lanjut lagi dalam Peraturan Menteri terkait. Namun, ketentuan transportasi BUAM dan JPT justru tidak diatur dalam suatu peraturan khusus yaitu Undang-undang, namun malah hanya dalam bentuk sebuah Peraturan Pemerintah yang merupakan pelaksana dari empat Undang-undang di bidang Transportasi yang telah lebih dahulu lahir, yaitu Undang-undang Nomor. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Pasal 47), Undang-undang Nomor. 17/2008 tentang Pelayaran (Pasal 55), Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Pasal 191), dan Undang-undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (terdapat dalam Pasal 165). Peraturan Pemerintah tersebut adalah PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda. Sementara untuk JPT diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan.

METODE

Metode yang saya gunakan dalam penulisan ini terdiri dari:

1. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penulisan hukum ini adalah penelitian yuridis normatif, yakni penelitian hukum dengan menggunakan studi kepustakaan terhadap bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, terutama yang berkaitan dengan materi yang dibahas, yang terdiri dari peraturan perundang-undangan yang sedang berlaku yang memiliki kekuatan mengikat dan buku literatur.

2. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan Statute Approach, Pendekatan statute approach yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mengidentifikasi serta membahas peraturan perundang – undangan yang berlaku berkaitan dengan materi yang dibahas.

3. Bahan Hukum

Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah bahan hukum primer.

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang bersifat mengikat, dalam hal ini meliputi peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan masalah yang ditulis oleh penulis. Bahan hukum primer yang digunakan adalah Undang-undang Nomor. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-undang Nomor. 17/2008 tentang Pelayaran, Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan

Multimoda, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Angkutan multimoda sudah terlebih dahulu disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI (Permenhub) No. KM. 49 Tahun 2005 tertanggal 12 Agustus 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (SITRANAS). Peraturan Menteri Perhubungan tersebut membedakan pengertian antara transportasi antarmoda, yaitu transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkelanjutan dengan transportasi multimoda. Transportasi Multimoda menurut Permenhub ini adalah transportasi barang yang menggunakan paling sedikit 2 moda transportasi yang berbeda atas dasar 1 kontrak yang menggunakan dokumen transportasi multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk pengiriman dan penerimaan barang tersebut. Selain mengatur pengertian angkutan multimoda, Permenhub ini juga menyebutkan tentang jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi multimoda. Permenhub tentang Sistem Transportasi Nasional menggunakan istilah transportasi multimoda, namun ketentuan utama tentang multimoda, yaitu PP No. 8 Tahun 2011 yaitu menggunakan istilah angkutan multimoda. Berdasarkan Pasal 1 ayat (1) PP No. 8 Tahun 2011, yang dimaksud dengan Angkutan Multimoda adalah angkutan barang dengan menggunakan setidaknya 2 (dua) moda angkutan yang berbeda atas dasar 1 (satu) kontrak sebagai dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh pelaku usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penyerahan barang kepada penerima barang.

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda memiliki tujuan penyelenggaraan angkutan multimoda yaitu untuk menciptakan pelayanan *one stop service* dengan indikator *single seamless service* (S3), yaitu *single operator*, *single tariff* dan *single document* untuk angkutan barang. Kemudian terkait dengan dokumen angkutan multimoda yang merupakan perikatan/perjanjian pengangkutan, diatur dalam Peraturan Menteri Hukum dan HAM Nomor 20 Tahun 2013 tentang syarat dan ketentuan minimum jasa layanan (*Standard Trading Conditions atau disingkat STC*) di Bidang Angkutan Multimoda. STC merupakan acuan dan pedoman dalam penyusunan dokumen angkutan multimoda. STC antara lain mengatur mengenai kondisi umum perusahaan, perlakuan terhadap barang khusus dan barang berbahaya, hak dan tanggung jawab masing-masing pihak, batasan tanggung jawab, asuransi, serah terima barang muatan dan pengajuan klaim, dan wilayah hukum/yuridiksi.

Bahwa dalam penyelenggaraan transportasi multimoda, sesuai yang disyaratkan oleh Undang-Undang tentang Pelayaran, maka *Asas Cabotage* harus dipatuhi, dimana barang multimoda yang diangkut oleh Badan Usaha Angkutan Multimoda asing setelah tiba pada simpul transportasi ekspor impor untuk angkutan lanjutan, harus bekerjasama dengan Badan Usaha Angkutan Multimoda nasional yang ditunjuk sebagai agen/perwakilan. Sebagaimana yang penulis kutip dari laman dephub.go.id yang terbit pada tanggal 25 September 2017, Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan menjelaskan bahwa *Asas Cabotage* merupakan hak eksklusif suatu negara untuk menerapkan peraturan perundang-undangannya sendiri dalam bidang darat, air, dan udara pada lingkup wilayahnya, dimana pemberlakuan *Asas Cabotage* tidak hanya berlaku di Indonesia tapi beberapa negara lain seperti Amerika Serikat, Brazil, Canada, Jepang, India, China, Australia, Filipina, dan beberapa negara lainnya juga telah menerapkan aturan ini. Menteri Perhubungan ingin dengan

adanya *Asas Cabotage* maka industri angkutan nasional dapat berkembang dan nantinya manfaatnya dapat dirasakan langsung oleh masyarakat.

Sesuai Pasal 3 ayat 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda, Jasa BUAM terdiri dari beberapa segmen kegiatan sebagai berikut:

1. Transportasi;
2. Pergudangan;
3. Konsolidasi muatan;
4. Penyediaan ruang muatan;
5. Kepabeanaan untuk angkutan multimoda ke luar negeri dan ke dalam negeri.

Menurut Pasal 1 ayat 6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan, usaha jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) adalah kegiatan usaha yang ditujukan untuk semua kegiatan yang diperlukan bagi terpenuhinya pengiriman dan penerimaan barang melalui angkutan darat, kereta api, laut dan/atau udara.

Sesuai Pasal 15 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan, kegiatan JPT meliputi:

1. Penerimaan;
2. Pengelolaan penyimpanan barang yang dilakukan di gudang tertutup maupun gudang terbuka (lapangan penumpukan);
3. Pemisahan atau sortasi;
4. Pengemasan;
5. Penandaan;
6. Pengukuran;
7. Penimbangan;
8. Pengelolaan transportasi;
9. Penerbitan dokumen angkutan barang melalui moda transportasi darat, laut, dan/ atau udara;
10. Pengurusan penyelesaian dokumen;
11. Pemesanan ruangan pengangkut;
12. Pengiriman;
13. Pengelolaan pendistribusian;
14. Perhitungan biaya angkutan dan logistik;
15. Klaim;
16. Asuransi atas pengiriman barang;
17. Penyelesaian tagihan dan biaya lainnya yang diperlukan;
18. Penyediaan sistem informasi dan komunikasi;
19. Penyediaan layanan logistik di pasar nasional dan pasar internasional secara konvensional dan/ atau elektronik;
20. Penyediaan e-commerce, teknologi internet yang menggunakan sistem satelit yang memungkinkan pelacakan real-time barang;
21. Pengangkut kontraktual atau non vessel operator common carrier (nvoc); dan Pengiriman dan/atau penerimaan barang khusus bawaan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

SIMPULAN

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan, Pertama perbedaan ruang lingkup antara BUAM dan JPT sudah tertuang di dalam masing-masing pengaturannya baik dalam Pasal 3 ayat 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda maupun Pasal 15 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan. Dimana penerbitan izin BUAM diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan dan Izin JPT diterbitkan oleh Gubernur bagi Perusahaan Modal Dalam Negeri dan diterbitkan oleh Badan Koordinasi Penanaman Modal bagi Perusahaan Modal Asing. Kedua, bahwa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda tidak secara jelas membedakan persyaratan, maupun prosedur perizinan kepada pelaku usaha yang telah sebelumnya berkecimpung di bidang jasa pengurusan transportasi. Namun demikian, belum diaturnya persyaratan-persyaratan maupun prosedur khusus bagi perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi untuk mengajukan izin sebagai Badan Usaha Angkutan Multimoda bukan berarti bahwa perusahaan Jasa Pengurusan Transportasi tersebut tidak dapat mengajukan izin sebagai Badan Usaha Angkutan Multimoda dan adanya ketidaktegasan peralihan izin dalam peraturan di bidang angkutan multimoda sehingga mengakibatkan badan usaha angkutan multimoda yang sebelumnya telah memiliki izin jasa pengurusan transportasi, memiliki 2 (dua) izin usaha terhadap 2 (dua) kegiatan yang pada prinsipnya sama. Pemberian Izin Usaha Angkutan Multimoda terhadap izin jasa pengurusan transportasi yang telah dimiliki, memiliki dampak yang tidak baik dan tidak efektifnya izin perusahaan jasa pengurusan transportasi yang telah dimiliki. Terlebih dalam pengurusan izin BUAM membutuhkan waktu dan biaya yang tidak sedikit dalam proses penerbitannya apabila pelaku usaha ingin mengurus perizinan BUAM dimana hal ini akan memperlambat proses kegiatan operasional para pelaku usaha. Setidaknya pelaku usaha harus menggunakan jasa konsultan perizinan dalam proses pengurusan izin BUAM dikarenakan izin BUAM merupakan perizinan dengan klasifikasi resiko tinggi dan tidak seperti resiko rendah dimana perizinan hanya cukup melalui penerbitan Nomor Induk Berusaha saja, izin BUAM wajib mengurus izin operasionalnya yang membutuhkan persetujuan dari pejabat Kementerian Perhubungan.

DAFTAR PUSTAKA

<http://dephub.go.id/post/read/menhub--kita-harus-konsisten-menerapkan-asas-cabotage>
Undang-undang Nomor. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian
Undang-undang Nomor. 17/2008 tentang Pelayaran
Undang-undang Nomor. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
Undang-undang Nomor. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya
Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 8 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan