

**ANALISIS YURIDIS PERJANJIAN ANGKUTAN MULTIMODA
ANTARA PT WIJAYA KARYA (PERSERO) TBK DENGAN
PT SILKARGO INDONESIA DI PROYEK PEMBANGUNAN PEMBANGKIT
LISTRIK TENAGA UAP (PLTU) KETAPANG 2X10 MW**

**Oleh:
Sriyono**

Fakultas Hukum Universitas Borobudur
E-mail: sri.yon58@gmail.com

Indah Kusuma Wardhani
Fakultas Hukum Universitas Borobudur
E-mail: indah_kwardhani@borobudur.ac.id

ABSTRACT

In the construction of the Ketapang PLTU with a capacity of 2x10 MW in West Kalimantan, multimodal transportation is needed to send steel structure materials from Jakarta to Ketapang. Therefore, PT Wijaya Karya (Persero) Tbk cooperates with PT Silkargo Indonesia as a carrier, which is stated in the form of a multimodal transportation contract. Based on this description, the authors are interested in examining the problems regarding the process of the occurrence of a multimodal transport contract and the suitability of the multimodal transport contract with the regulations. To discuss these problems, normative and empirical juridical research methods are used. The conclusion is the process of the occurrence of a multimodal transport contract goes through two stages, namely the pre-contractual stage which includes announcements and invitations, explanations, submission of bid documents, document evaluation, clarification and negotiation, determination and announcement of winners, and the contractual stage which includes determination of carriers and signing of contracts. The multimodal transport contract is in accordance with the prevailing regulations, namely Government Regulation Number 8 of 2011 concerning Multimodal Transportation, in particular Article 4, Article 12 paragraph (1), Article 13, Article 16, Article 17, Article 19, Article 21, Article 22, Article 23 paragraph (1), Article 24, Article 25 paragraph (2), Article 25 paragraph (3), and Article 26.

Keywords: multimodal transport contract.

A. PENDAHULUAN

Salah satu tujuan pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah untuk memajukan kesejahteraan umum.¹ Tujuan tersebut dapat tercapai dengan mengoptimalkan pengelolaan sumber daya yang dimiliki oleh negara ini dengan seluas-luasnya melalui pembangunan nasional secara terencana dan berkelanjutan.

Seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, tenaga listrik sebagai salah satu hasil pemanfaatan kekayaan alam, mempunyai peranan penting bagi

¹ Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, Pembukaan Alinea Ke-4.

negara dalam mewujudkan pencapaian tujuan pembangunan nasional. Tingkat populasi penduduk di Indonesia yang semakin tinggi, pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan serta makin marak dan banyaknya penggunaan alat elektronik, mengakibatkan permintaan kebutuhan akan energi listrik juga meningkat. Oleh karena itu berbagai upaya dilakukan oleh pemerintah agar dapat memenuhi kebutuhan tenaga listrik di Indonesia. Dengan harapan, pemenuhan kebutuhan listrik yang stabil dan cukup akan menimbulkan dampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan tingkat kesejahteraan masyarakat.

Provinsi Kalimantan Barat sebagai salah pusat produksi dan pengolahan hasil tambang, dengan proyek pertumbuhan penduduk hingga tahun 2027 diperkirakan tumbuh dengan rata-rata 1,3% per tahun dan pertumbuhan ekonomi diproyeksikan 6,2% per tahun, sehingga diperkirakan rasio elektrifikasi mencapai sebesar 99% pada tahun 2025.² Sedangkan rasio elektrifikasi yang baru dapat dipenuhi hingga tahun 2009 adalah sebesar 51,3%, dimana pasokan listrik di Kalimantan Barat diperoleh dari pembangkit mesin diesel yang sudah tua dengan bahan bakar minyak jenis HSD (*High Speed Diesel*) dan MFO (*Marine Fuel Oil*) yang menyebabkan kontinuitas dan tingkat keandalan pelayanan dari PT PLN (Persero) masih relatif rendah.³

Untuk memanfaatkan salah satu potensi sumber energi berupa batu bara yang ada di Provinsi Kalimantan Barat, maka melalui rencana pemenuhan kebutuhan listrik yang dicanangkan oleh pemerintah melalui Program 10.000 MW Tahap 2, sebagaimana dinyatakan dalam Peraturan Menteri Energi Sumber Daya dan Mineral Nomor 15 Tahun 2010 tentang Daftar Proyek-Proyek Percepatan Pembangunan Pembangkit Tenaga Listrik yang Menggunakan Energi Terbarukan, Batubara dan Gas serta Transmisi Terkait, maka telah dilaksanakan Pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Ketapang 2x10 MW. PLTU tersebut berlokasi di Desa Sukabangun Dalam Kecamatan Delta Pawan Kabupaten Ketapang Provinsi Kalimantan Barat.

Agar pembangunan PLTU dapat diselesaikan, mengingat kondisi geografis dan aksesibilitas wilayah yang cukup jauh dari pusat industri yang terpusat di Pulau Jawa, maka dibutuhkan pengiriman yang terpadu dengan menggunakan moda angkutan yang berbeda, yaitu moda angkutan darat, moda angkutan laut, dan moda angkutan udara. Pengiriman barang dengan menggunakan beberapa jenis moda angkutan ini disebut angkutan multimoda. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, angkutan multimoda 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”.⁴

Angkutan multimoda menjadi indikator penting dalam melancarkan sistem logistik karena mampu berperan sebagai tulang punggung bagi peningkatan utilitas barang, baik dalam pengangkutan bahan mentah, pengangkutan pengolahan, maupun pengangkutan distribusi barang konsumsi.⁵ Adapun tujuan penyelenggaraan angkutan multimoda adalah

² Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2682K/21/MEM/2008 tentang Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional, hal. 29-30.

³ Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2026/20/MEM/2010 tentang Pengesahan RUPTL PT. PLN (Persero) Tahun 2010-2019, hal. 387.

⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Pasal 1 angka 1.

⁵ Endro Tri Susdarwono, “Pembangunan Pengangkutan Multimoda Sebagai Penunjang Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia: Akselerasi Pembangunan Industri Pertahanan,” *Kajen: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Pembangunan*, Vol. 4 No. 1, April 2020, hal. 8.

untuk mewujudkan pelayanan *one stop service*, dengan indikator *single seamless service*, yaitu *single operator*, *single tariff*, dan *single document* untuk angkutan barang.⁶ Oleh karena itu, dengan adanya angkutan multimoda maka pelayanan dalam mengangkut barang akan lebih cepat dengan adanya satu dokumen untuk berbagai moda angkutan.

Dalam proses pelaksanaan pekerjaan pengiriman barang dengan angkutan multimoda, PT Wijaya Karya (Persero) Tbk bekerja sama dengan PT Silkargo Indonesia sebagai perusahaan angkutan multimoda yang dianggap mampu dan memenuhi kualifikasi yang dibutuhkan. Hal ini dimaksudkan untuk menjamin dan menjaga agar peralatan dan perlengkapan serta material kebutuhan proyek dapat diterima dalam keadaan baik dan dalam waktu yang diinginkan.

Proses kerja sama tersebut dilakukan berdasarkan standar dan prosedur yang berlaku di PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, dan selanjutnya dituangkan dalam bentuk dokumen angkutan multimoda yang tertulis, di mana di dalamnya disebutkan bahwa PT Silkargo Indonesia selaku penyedia jasa bersedia melaksanakan pekerjaan berupa jasa pengiriman atau jasa angkutan dengan harga yang sudah ditetapkan atas dasar kesepakatan.

Berdasarkan uraian tersebut, penulis merumuskan dua permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana proses terjadinya perjanjian angkutan multimoda antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan PT Silkargo Indonesia di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW?
2. Apakah perjanjian angkutan multimoda antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan PT Silkargo Indonesia di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku?

Untuk membahas permasalahan tersebut, penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif dan empiris. Penelitian yuridis normatif merupakan penelitian yang menggunakan data sekunder yang diperoleh melalui studi kepustakaan dengan cara menelaah peraturan perundang-undangan, buku, hasil penelitian, dan sebagainya, sedangkan penelitian yuridis empiris merupakan penelitian yang menggunakan data primer yang diperoleh melalui studi lapangan dengan cara melakukan wawancara dengan narasumber di instansi terkait.⁷ Data sekunder yang telah terkumpul tersebut kemudian dianalisis secara kualitatif dan disajikan dalam bentuk deskriptif.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Perjanjian

Definisi perjanjian menurut Pasal 1313 KUHPerdara adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih. Definisi ini memiliki beberapa kelemahan karena tidak lengkap dan terlalu luas. Tidak lengkap karena yang dirumuskan hanya mengenai perjanjian sepihak saja, dan terlalu luas karena dapat mencakup perbuatan-perbuatan di dalam hukum keluarga, seperti janji kawin yang merupakan perjanjian juga, tetapi sifatnya berbeda dengan perjanjian yang diatur dalam

⁶ Tulus Irpan HS, Imam Sony, dan Sarinah, "Kajian Peningkatan Peranan Transportasi Multimoda Dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025," Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik, Vol. 3 No. 1, September 2016, hal. 70.

⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015, hal. 29.

KUHPerduta Buku III, karena perjanjian yang diatur dalam KUHPerduta Buku III kriterianya dapat dinilai dengan uang (materiil).⁸

Menurut Subekti, perjanjian adalah:

“Suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada seorang lain atau di mana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu”.⁹

Sedangkan menurut Wirjono Prodjodikoro, perjanjian adalah:

“Suatu perhubungan hukum mengenai harta benda antar dua pihak, dalam mana suatu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau tidak melakukan sesuatu hal, sedang pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.”¹⁰

Berdasarkan beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa perjanjian merupakan hal terpenting bagi para pihak dalam melakukan persetujuan atau kesepakatan antara pihak yang satu dengan pihak yang lain, untuk melaksanakan suatu hal yang bersifat kebendaan yang dapat dinilai secara materiil sebagai objek perjanjian.

Dalam membuat suatu perjanjian, para pihak harus selalu memperhatikan berlakunya asas-asas hukum perjanjian. Keseluruhan asas ini saling berkaitan satu dengan yang lainnya, tidak dapat dipisah-pisahkan, diterapkan secara bersamaan, berlangsung secara proporsional dan adil, serta dijadikan sebagai bingkai mengikat isi perjanjian tersebut agar perlindungan dan keadilan bagi para pihak dapat terwujud.¹¹ Salah satu asas yang paling penting adalah asas kebebasan berkontrak yang tercermin dari ketentuan Pasal 1338 KUHPerduta. Asas kebebasan berkontrak merupakan suatu asas di mana para pihak bebas membuat dan mengatur sendiri isi perjanjian, sepanjang memenuhi syarat sahnya perjanjian; tidak melanggar undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum; sesuai dengan kebiasaan yang berlaku; serta dilaksanakan dengan itikad baik.¹²

Terkait dengan syarat sahnya perjanjian, Pasal 1320 KUHPerduta menentukan ada 4 syarat yang harus dipenuhi, yaitu: (1) sepakat mereka yang mengikatkan dirinya; (2) cakap untuk membuat suatu perjanjian; (3) suatu hal tertentu; dan (4) suatu sebab yang halal. Dua syarat yang pertama dinamakan syarat-syarat subyektif karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian. Apabila syarat ini tidak terpenuhi maka akibat hukumnya adalah dapat dibatalkan. Sedangkan dua syarat yang terakhir dinamakan syarat-syarat obyektif karena mengenai perjanjiannya sendiri atau obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan itu. Apabila syarat ini tidak terpenuhi maka akibat hukumnya adalah batal demi hukum.¹³

2. Perjanjian Angkutan Multimoda

Secara umum pengangkutan dibedakan menjadi 3 jenis yaitu pengangkutan darat, air, dan udara, di mana masing-masing jenis memiliki ciri-ciri yang berlainan dalam hal kecepatannya, tersedianya pelayanan, pengoperasian yang diandalkan, kemampuan dalam menangani semua keperluan pengangkutan, serta banyaknya jadwal pengangkutan.¹⁴ Untuk mengurangi kelemahan dan meningkatkan kekuatan dari masing-

⁸ Mariam Darus Badruzaman, dkk, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2016, hal. 65.

⁹ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: PT Intermasa, 2005, hal. 1

¹⁰ Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Bandung: CV Mandar Maju, 2011, hal. 4.

¹¹ Niru Anita Sinaga, “Peranan Asas-asas Hukum Perjanjian Dalam Mewujudkan Tujuan Perjanjian,” *Jurnal Ilmu Hukum: Binamulia Hukum*, Vol. 7 No. 2, Desember 2018, hal. 119.

¹² Munir Fuady, *Konsep Hukum Perdata*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014, hal. 181.

¹³ Subekti, *Op.cit*, hal. 17.

¹⁴ Djoko Setijowarno dan RB Frazila, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2001, hal. 25.

masing moda angkutan tersebut, maka dapat dilakukan penggabungan dua atau lebih jenis moda yang dikenal dengan istilah angkutan multimoda.

Menurut M. Djaya Bakri, angkutan multimoda adalah:

“Angkutan barang dengan menggunakan paling sedikit dua moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan dokumen angkutan multimoda dari satu tempat diterimanya barang oleh badan usaha angkutan multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut”.¹⁵

Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad, pengangkutan multimoda adalah:

“Pengangkutan melalui lebih dari 1 moda pengangkutan dan menggunakan gabungan 2 atau lebih jenis alat pengangkut mekanik serta dibuktikan dengan 1 dokumen pengangkutan”.¹⁶

Adapun menurut Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, angkutan multimoda 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”.¹⁷

Berdasarkan beberapa definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa angkutan multimoda memiliki karakteristik yang membuatnya berbeda dengan angkutan satu moda, yaitu pengangkutan barang dengan dua atau lebih moda angkutan, dilakukan dalam satu kontrak, dalam satu dokumen, dan oleh satu penanggung jawab untuk seluruh pekerjaan.¹⁸

Dalam Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, dinyatakan secara tegas bahwa angkutan multimoda hanya dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan multimoda. Kegiatan angkutan multimoda tersebut 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 sesuai dengan yang diperjanjikan dalam perjanjian angkutan multimoda. Jadi, perjanjian angkutan multimoda merupakan perjanjian antara badan usaha angkutan multimoda dengan pengguna jasa angkutan multimoda, di mana badan usaha angkutan multimoda mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dengan menggunakan paling sedikit 2 moda angkutan, dari satu tempat ke tempat tujuan dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.

Perjanjian angkutan multimoda dapat berupa dokumen tertulis dan/atau elektronik. Merujuk pada asas kebebasan berkontrak, maka perjanjian tersebut dapat dibuat berdasarkan kesepakatan para pihak atau dapat menggunakan perjanjian yang disusun oleh asosiasi badan usaha angkutan multimoda. Perjanjian yang disusun oleh asosiasi badan usaha angkutan multimoda disebut dokumen angkutan multimoda.¹⁹

Menurut Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, dokumen angkutan multimoda paling sedikit memuat beberapa hal sebagai

¹⁵ M. Djaya Bakri, *Transportasi Multimoda: Sebuah Pemodelan Kebutuhan Transportasi Multimoda*, Malang: Intimedia, 2016, hal. 10.

¹⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013, hal. 269.

¹⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011, *Op.Cit.*, Pasal 1 angka 1.

¹⁸ M. Djaya Bakri, *Op.Cit.*, hal. 11.

¹⁹ Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011, *Op.Cit.*, Pasal 5-6.

berikut: (a) identifikasi barang (merek dan nomor); (b) sifat barang (barang berbahaya atau barang yang mudah rusak); (c) rincian barang (jumlah dan bentuk kemasan berupa paket atau unit barang); (d) berat kotor atau jumlah barang; (e) ukuran barang; (f) keterangan lain yang dinyatakan oleh *consignor*/pengirim; (g) kondisi nyata barang; (h) nama dan tempat usaha badan usaha angkutan multimoda; (i) nama pengirim atau pengguna jasa; (j) penerima barang (*consignee*) jika disebut oleh pengirim; (k) tempat dan tanggal barang diterima oleh badan usaha angkutan multimoda; (l) tempat penyerahan barang; (m) tanggal atau periode waktu penyerahan barang di tempat penyerahan barang sesuai dengan persetujuan para pihak; (n) pernyataan bahwa dokumen angkutan “dapat dinegosiasi” (*negotiable*) atau “tidak dapat dinegosiasi” (*non negotiable*); (o) tempat dan tanggal penerbitan dokumen angkutan multimoda; (p) tanda tangan dari penanggung jawab badan usaha angkutan multimoda atau orang yang diberi kuasa; (q) ongkos untuk setiap moda transportasi dan/atau total ongkos, mata uang yang digunakan, serta tempat pembayaran sesuai dengan persetujuan para pihak; (r) rute perjalanan dan moda transportasi yang digunakan, serta tempat *transshipment* apabila diketahui pada saat dokumen diterbitkan; (s) nama agen atau perwakilan yang akan melaksanakan penyerahan barang; dan (t) asuransi muatan.²⁰

Dengan disepakatinya perjanjian angkutan multimoda maka akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Badan usaha angkutan multimoda memiliki beberapa kewajiban diantaranya: (a) menerbitkan dokumen angkutan multimoda; (b) mengangkut barang sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda; dan (c) menjaga keselamatan dan keamanan pelaksanaan kegiatan angkutan multimoda.²¹ Badan usaha angkutan multimoda memiliki beberapa hak, diantaranya: (a) menerima pembayaran dari pengguna jasa angkutan multimoda sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda; (b) menerima informasi dari pengguna jasa angkutan multimoda mengenai kejelasan barang yang diangkut; (c) membuka dan/atau memeriksa barang kiriman di hadapan pengguna jasa untuk mencocokkan kebenaran informasi barang yang diangkut; dan (d) mengambil tindakan tertentu untuk menjaga keselamatan dan keamanan penyelenggaraan angkutan multimoda.²²

Adapun pengguna jasa angkutan multimoda memiliki beberapa kewajiban diantaranya: (a) membayar ongkos angkut sesuai dengan perjanjian yang tertuang dalam dokumen angkutan multimoda; (b) memberikan informasi yang benar dan akurat mengenai jenis, keadaan, jumlah, berat dan volume barang, penandaan, waktu, dan tempat barang diterima oleh badan usaha angkutan multimoda dari pengguna jasa angkutan multimoda serta waktu dan tempat barang diserahkan kepada penerima barang yang dituangkan dalam dokumen angkutan multimoda; dan (c) memberitahukan dan memberi tanda atau label sebagai barang khusus atau barang berbahaya dalam hal barang yang dikirim berupa barang khusus atau barang berbahaya sesuai dengan konvensi internasional dan ketentuan peraturan perundang-undangan.²³ Pengguna jasa angkutan multimoda memiliki beberapa hak diantaranya: (a) mendapatkan pelayanan sesuai ketentuan dalam dokumen angkutan multimoda; (b) mengajukan klaim untuk memperoleh ganti rugi dalam hal badan usaha angkutan multimoda tidak memenuhi

²⁰ *Ibid.*, Pasal 4.

²¹ *Ibid.*, Pasal 12.

²² *Ibid.*, Pasal 13.

²³ *Ibid.*, Pasal 16.

kewajibannya sesuai dokumen angkutan multimoda; dan (c) memperoleh informasi mengenai keberadaan barang.²⁴

Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda mengatur tanggung jawab para pihak dalam perjanjian angkutan multimoda. Badan usaha angkutan multimoda bertanggung jawab terhadap barang yang diangkutnya sejak barang diterima dari pengguna jasa angkutan multimoda sampai dengan barang diserahkan kepada penerima barang sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian angkutan multimoda. Tanggung jawab ini meliputi kerusakan, hilangnya barang sebagian atau seluruhnya, dan/atau keterlambatan penyerahan barang kepada penerima barang.²⁵ Sedangkan pengguna jasa angkutan multimoda bertanggung jawab atas: (a) semua kerugian, kerusakan, kehilangan, dan biaya yang dikeluarkan akibat pemberian informasi yang tidak benar, tidak akurat, dan tidak lengkap; (b) akibat yang ditimbulkan karena penerima barang tidak bersedia menerima barang atau alamat penerima barang tidak ditemukan yang bukan karena kesalahan badan usaha angkutan multimoda; dan (c) semua kerugian, kerusakan, kehilangan, dan biaya yang dikeluarkan akibat yang ditimbulkan dari barang berbahaya yang tidak diberitahukan.²⁶

C. PEMBAHASAN

1. Proses Terjadinya Perjanjian Angkutan Multimoda Antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk Dengan PT Silkargo Indonesia

Sebelum pengangkutan multimoda dilaksanakan, terlebih dahulu harus ada perjanjian angkutan multimoda antara badan usaha angkutan multimoda (pengangkut) dan pengguna jasa angkutan multimoda (pengguna jasa). Sebelum tercapai kata sepakat, biasanya didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan perbuatan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengguna jasa secara bertimbal balik. Proses terjadinya perjanjian angkutan multimoda dapat dibagi menjadi 2 tahapan. Pertama, *pra-contractual* yaitu perbuatan-perbuatan yang tercakup dalam negoisasi dengan kajian tentang penawaran dan penerimaan. Kedua, *contractual* yaitu tentang bertemunya dua pernyataan kehendak yang saling mengisi dan mengikat kedua belah pihak.²⁷ Oleh karena itu, dengan telah dibayarnya biaya pengangkutan oleh pengguna jasa dan diikuti dengan penyerahan barang kepada pengangkut sebagai tanda perbuatan penerimaan dari pengguna jasa atas perbuatan penawaran dari pengangkut, maka perjanjian angkutan multimoda tersebut telah terjadi.

Secara umum, proses tersebut juga diberlakukan terhadap pekerjaan pengangkutan material *steel structure* di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW. Namun ada keharusan untuk melakukan pemilihan pelaksana pekerjaan, yaitu pengangkut, dengan mengacu pada pedoman pengadaan barang dan/atau jasa yang telah ditetapkan oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, yaitu Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor WIKA-DAN-QM-01.01 tanggal 1 November 2016 dan Prosedur Perolehan Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor Dok. WIKA-DAN-PM-03-01.Rev.05 tanggal 01 Februari 2017.²⁸ Berdasarkan ketentuan tersebut, metode pengadaan barang dan jasa yang digunakan untuk memilih pengangkut adalah metode pelelangan terbatas, yaitu

²⁴ *Ibid.*, Pasal 17.

²⁵ *Ibid.*, Pasal 14.

²⁶ *Ibid.*, Pasal 19.

²⁷ Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2008, hal. 16.

²⁸ Mujahidun N, Wawancara, Jakarta: PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk, 21 September 2021.

metode pemilihan dengan cara mengundang sejumlah calon pengangkut, dan kemudian memilih calon pengangkut yang layak berdasarkan kualifikasi yang diperlukan. Selanjutnya penawaran disampaikan oleh calon pengangkut secara terbuka dan dievaluasi oleh pejabat/panitia pengadaan.²⁹

Terkait dengan proses terjadinya perjanjian angkutan multimoda antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dan PT Silkargo Indonesia di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW dapat diuraikan sebagai berikut:

I. Tahap *Pra-Contractual*:

- 1) Pengumuman dan Undangan. Dalam tahapan ini, Tim Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW (Tim Pengadaan Proyek) menyampaikan pengumuman dan mengundang 3 calon pengangkut.
- 2) Penjelasan (*Aanwijzing*). Dalam tahapan ini, Tim Pengadaan Proyek memberikan penjelasan mengenai pekerjaan pengangkutan, antara lain: (a) tata cara pemilihan pengangkut; (b) gambaran proyek secara singkat; (c) lokasi pabrik *steel structure* yaitu PT Duta Hita Jaya yang berlokasi di Cibitung Bekasi Jawa Barat; (d) lokasi Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW yaitu yang berlokasi di Desa Sukabangun Dalam Kecamatan Delta Pawan Kabupaten Ketapang Kalimantan Barat; (e) estimasi *volume steel structure* yang akan dikirim ke lokasi proyek; (f) jangka waktu pelaksanaan pengangkutan yang diharapkan oleh Tim Pengadaan Proyek; (g) tata cara pembayaran; dan (h) jenis alat angkut yang harus disediakan oleh pengangkut terkait dengan jalur pengangkutan yang diminta oleh Tim Pengadaan Proyek.
- 3) Pemasukan Dokumen Penawaran. Dalam tahapan ini, pengangkut menyampaikan dokumen penawaran harga, dapat berupa surat penawaran yang diberi cap/stempel perusahaan dan ditandatangani oleh pimpinan perusahaan atau kuasanya, berdasarkan dokumen dan penjelasan dari Tim Pengadaan Proyek.
- 4) Evaluasi Dokumen. Dalam tahapan ini, Tim Pengadaan Proyek akan melakukan evaluasi terhadap dokumen penawaran yang diterima dari pengangkut, dimana pengangkut yang dianggap memenuhi persyaratan dan lolos evaluasi akan diundang untuk tahap selanjutnya.
- 5) Klarifikasi dan negosiasi. Dalam tahapan ini, dokumen yang diterima oleh Tim Pengadaan Proyek akan diklarifikasi dalam bentuk tatap muka antara Tim Pengadaan Proyek dan pengangkut yang lolos evaluasi.
- 6) Penetapan dan Pengumuman Pemenang. Dalam tahapan ini, berdasarkan hasil evaluasi dan klarifikasi, Tim Pengadaan Proyek mengusulkan penetapan pengangkut kepada pejabat yang berwenang yaitu Penanggung jawab Pelaksanaan Operasi Usaha (PPU).

II. Tahap *Contractual*:

- 1) Penetapan Pengangkut. Dalam tahapan ini, PPU menerbitkan Surat Penunjukan Pemenang Pelelangan Barang/Jasa (SPPBJ) kepada pengangkut yang ditetapkan sebagai pelaksana pekerjaan pengangkutan. Sedangkan terhadap pengangkut yang kalah, PPU menerbitkan surat apresiasi keikutsertaan pemilihan. Tim Pengadaan Proyek akan mengundang pengangkut yang ditetapkan sebagai pelaksana pekerjaan pengangkutan untuk mendiskusikan serta menyetujui rancangan kontrak.

²⁹ Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor WIKA-DAN-QM-01.01 Tanggal 1 November 2016, hal. 21.

- 2) Penandatanganan Kontrak. Dalam tahapan ini, rancangan kontrak/perjanjian yang telah disepakati, kemudian ditandatangani oleh kedua belah pihak. Kontrak/perjanjian tersebut adalah Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.413/IV/2015 tanggal 30 April 2015, yang selanjutnya diubah dengan Amandemen I Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.428/V/2015 tanggal 19 Mei 2015.

2. Kesesuaian Perjanjian Angkutan Multimoda Antara PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk Dengan PT. Silkargo Indonesia Dengan Peraturan Perundang-undangan

Perjanjian angkutan multimoda pada pengangkutan material *steel structure* di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW dituangkan dalam bentuk dokumen angkutan multimoda yang tertulis, yaitu berupa Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.413/IV/2015 tanggal 30 April 2015, yang selanjutnya diubah dengan Amandemen I Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.428/V/2015 tanggal 19 Mei 2015 (disebut Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure*). Perjanjian tersebut melibatkan dua pihak, yaitu PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sebagai pihak pemberi kerja dan PT Silkargo Indonesia sebagai pihak penerima kerja, di mana pihak pemberi kerja memberikan paket pekerjaan borongan pengiriman material *steel structure* dengan *trucking* Jakarta – Ketapang *door to door* Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW kepada pihak penerima kerja. Jadi sesuai dengan ketentuan Pasal 6 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda, pihak pemberi kerja adalah pengguna jasa angkutan multimoda sedangkan pihak penerima kerja adalah badan usaha angkutan multimoda sebagai pengangkut.

Terkait penyusunan dokumen angkutan multimoda, Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda menentukan bahwa dokumen angkutan multimoda harus disusun oleh asosiasi badan usaha angkutan multimoda dengan mengacu pada *Standard Trading Conditions (STC)* yang ditetapkan oleh Menteri Hukum dan HAM setelah mendapat rekomendasi dari Menteri Perhubungan.³⁰ Namun dalam pelaksanaannya, penyusunan dokumen angkutan multimoda sepenuhnya dilakukan oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sebagai pemberi kerja. Hal ini disebabkan karena proses terjadinya perjanjian angkutan multimoda, termasuk penyusunan dokumen angkutannya, wajib merujuk pada pedoman pengadaan barang dan jasa yang telah ditetapkan oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan menggunakan metode pelelangan terbatas.

Dengan merujuk pada pedoman pengadaan barang dan jasa yang telah ditetapkan oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, maka kontrak yang digunakan sebagai dokumen multimoda untuk pengiriman *steel structure* yang pelaksanaannya paling lama 2 bulan dan nilainya maksimal Rp. 500.000.000,00 adalah Perjanjian Perintah Kerja (P2K). Mengenai penggunaan bentuk kontrak ini telah disampaikan oleh Tim Pengadaan Proyek kepada PT Silkargo Indonesia pada tahap *pra-contractual* dan dapat diterima oleh PT Silkargo Indonesia serta kemudian disepakati oleh para pihak pada tahapan *contractual*.

Selanjutnya mengenai hal-hal yang harus dimuat di dalam perjanjian angkutan multimoda sebagaimana diatur dalam Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda, penulis akan melakukan analisis sebagai berikut:

³⁰ Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011, *Op.cit.*, Pasal 5.

No.	Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011	Perjanjian Angkutan Multimoda <i>Steel Structure</i>
a.	Identifikasi barang (merek dan nomor)	Pasal III: Pengiriman material <i>steel structure</i> dengan <i>trucking</i> Jakarta-Ketapang (<i>door to door</i>) Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW. Sesuai <i>minute of meeting</i> , spesifikasi, prosedur serta <i>weight list</i> yang sudah diterima oleh PT Silkargo Indonesia (Penerima Kerja).
b.	Sifat barang (barang berbahaya atau barang yang mudah rusak)	Pasal XII angka 1: Hal-hal yang belum tercantum dalam Perjanjian ini akan mengacu pada kesepakatan PARA PIHAK yang akan dituangkan dalam Amandemen Perjanjian dan dokumen-dokumen mulai dari proses penawaran sampai dengan proses klarifikasi dan negosiasi final.
c.	Rincian barang (jumlah dan bentuk kemasan berupa paket atau unit barang)	Rincian Estimasi Volume dan Harga Satuan Borongan Pengiriman (<i>Trucking</i>) <i>Door to Door</i> Jakarta-Semarang Volume : 185.000 Satuan : kg (kilogram)
d.	Berat kotor atau jumlah barang	Rincian Estimasi Volume dan Harga Satuan Borongan Pengiriman (<i>Trucking</i>) <i>Door to Door</i> Jakarta-Semarang Volume : 185.000 Satuan : kg (kilogram)
e.	Ukuran barang	Pasal III, Pasal XII angka 1: i. Pengiriman material <i>steel structure</i> dengan <i>trucking</i> Jakarta-Ketapang (<i>door to door</i>) Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW. Sesuai <i>minute of meeting</i> , spesifikasi, prosedur serta <i>weight list</i> yang sudah diterima oleh PT Silkargo Indonesia (Penerima Kerja). ii. Hal-hal yang belum tercantum dalam Perjanjian ini akan mengacu pada kesepakatan PARA PIHAK yang akan dituangkan dalam Amandemen Perjanjian dan dokumen-dokumen mulai dari proses penawaran sampai dengan proses klarifikasi dan negosiasi final.
f.	Keterangan lain yang dinyatakan oleh <i>consignor</i> /pengirim	Pasal XII angka 1: Hal-hal yang belum tercantum dalam Perjanjian ini akan mengacu pada kesepakatan PARA PIHAK yang akan dituangkan dalam Amandemen Perjanjian dan dokumen-dokumen mulai dari proses penawaran sampai dengan proses klarifikasi dan negosiasi final.
g.	Kondisi nyata barang	Pasal III huruf b, Pasal IX angka 3, Pasal XII angka 1: - <i>Survey</i> , koordinasi dan konfirmasi akses/lokasi baik di lokasi pengambilan barang ataupun di lokasi penerimaan barang, sebelum keberangkatan armada. - Pemberi Kerja menjamin bahwa material dan peralatan tersebut tidak melanggar ketentuan perundangan yang berlaku. - Hal-hal yang belum tercantum dalam Perjanjian ini akan mengacu pada kesepakatan PARA PIHAK yang akan dituangkan dalam Amandemen Perjanjian dan dokumen-dokumen mulai dari proses penawaran sampai dengan proses klarifikasi dan negosiasi final.

h.	Nama dan tempat usaha badan usaha angkutan multimoda	Pasal II: Nama Perusahaan : PT Silkargo Indonesia Alamat Perusahaan : Jl. Kali Besar Barat No. 39 Kel. Roa Malaka, Kec. Tambora, Jakarta Barat
i.	Nama pengirim atau pengguna jasa	Bagian Tanda Tangan: PT Wijaya Karya (Persero) Tbk
j.	Penerima barang (<i>consignee</i>) jika disebut oleh pengirim	Bagian Tanda Tangan: PT Wijaya Karya (Persero) Tbk
k.	Tempat dan tanggal barang diterima oleh badan usaha angkutan multimoda	Pasal III huruf f dan Pasal VIII: - <i>Pick-up</i> /mengambil dan menerima material dari Workshop PT Duta Hita Jaya Jl. Setu Cibitung dan di luar gudang PT DHJ (sesuai instruksi). - Jangka waktu penyelesaian Pekerjaan adalah 19 (sembilan belas) hari kerja terhitung mulai saat muat di Pabrik PT DHJ dan PARA PIHAK telah menandatangani Perjanjian Perintah Kerja ini, dengan tahapan setiap pengiriman sebagaimana berikut ini: a. <i>Pick-up</i> material di PT DHJ : 2 hari. b. <i>Loading</i> material di Pelabuhan Tanjung Mas : 2 hari. c. <i>Sea Freight</i> Pel. Tanjung Mas-Semarang-Ketapang : 13 hari. d. <i>Unloading</i> di Jetty PLTU Ketapang s/d <i>Lay Down Area</i> : 2 hari.
l.	Tempat penyerahan barang	Pasal III huruf i: Melakukan <i>sea freight</i> dari Pelabuhan Tanjung Mas Semarang untuk semua material sebagaimana terlampir dalam P2K ini hingga diterima dengan baik oleh Pemberi Kerja di Lokasi Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW Kalimantan Barat.
m.	Tanggal atau periode waktu penyerahan barang di tempat penyerahan barang sesuai dengan persetujuan para pihak	Pasal VIII: Jangka waktu penyelesaian Pekerjaan adalah 19 (sembilan belas) hari kerja terhitung mulai saat muat di Pabrik PT DHJ dan PARA PIHAK telah menandatangani Perjanjian Perintah Kerja ini, dengan tahapan setiap pengiriman sebagaimana berikut ini: a. <i>Pick-up</i> material di PT DHJ : 2 hari. b. <i>Loading</i> material di Pelabuhan Tanjung Mas: 2 hari. c. <i>Sea Freight</i> Pel. Tanjung Mas-Semarang-Ketapang: 13 hari. d. <i>Unloading</i> di Jetty PLTU Ketapang s/d <i>Lay Down Area</i> : 2 hari.
n.	Pernyataan bahwa dokumen angkutan “dapat dinegosiasi” (<i>negotiable</i>) atau “tidak dapat dinegosiasi” (<i>non negotiable</i>)	Tidak diatur
o.	Tempat dan tanggal penerbitan dokumen angkutan multimoda	Bagian Tanda Tangan: Dikeluarkan di : Jakarta Pada tanggal : 30 April 2015

p.	Tanda tangan dari penanggung jawab badan usaha angkutan multimoda atau orang yang diberi kuasa	Bagian Tanda Tangan: Ani Sri Rezeki selaku Direktur dari PT Silkargo Indonesia
q.	Ongkos untuk setiap moda transportasi dan/atau total ongkos, mata uang yang digunakan, serta tempat pembayaran sesuai dengan persetujuan para pihak	Pasal VI: Biaya Pekerjaan: Rp 446.682.500,- (Empat Ratus Empat Puluh Enam Juta Enam Ratus delapan Puluh Dua Lima Ratus Rupiah).
r.	Rute perjalanan dan moda transportasi yang digunakan, serta tempat <i>transshipment</i> apabila diketahui pada saat dokumen diterbitkan	Pasal III huruf d s/d huruf g, dan huruf i: <ul style="list-style-type: none"> - Pengiriman material <i>steel structure</i> dengan <i>trucking</i> Jakarta-Ketapang (<i>door to door</i>) Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW. Sesuai <i>minute of meeting</i>, spesifikasi, prosedur serta <i>weight list</i> yang sudah diterima oleh PT Silkargo Indonesia (Penerima Kerja). - Menyediakan <i>Truck</i> dan/atau alat angkut darat lainnya yang memenuhi prosedur dan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk pekerjaan pengangkutan darat untuk material dan peralatan sebagaimana terlampir dalam P2K ini. - Melakukan <i>trucking</i>/transportasi darat untuk jenis material sebagaimana dalam daftar pada lampiran P2K ini. - <i>Pick-up</i>/mengambil dan menerima material dari Workshop PT DHJ Jl. Setu Cibitung dan di luar gudang PT DHJ (sesuai instruksi). - Melakukan <i>sea freight</i> dari Pelabuhan Tanjung Mas Semarang untuk semua material sebagaimana terlampir dalam P2K ini hingga diterima dengan baik oleh Pemberi Kerja di Lokasi Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW Kalimantan Barat. - PBM (Pekerjaan Bongkar Muat) di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dan di Proyek PLTU Ketapang.
s.	Nama agen atau perwakilan yang akan melaksanakan penyerahan barang	Pasal II: PT Silkargo Indonesia
t.	Asuransi muatan	Pasal VI: Asuransi Marine Cargo menjadi tanggung jawab Pemberi Kerja sebesar Rp2.369.500,- (Dua Juta Tiga Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Lima Ratus Rupiah).

Berdasarkan tabel tersebut di atas, dapat disimpulkan bahwa Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* yang disepakati dan ditandatangani oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dan PT Silkargo Indonesia telah memenuhi ketentuan Pasal 4 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, kecuali ketentuan Pasal

4 huruf n mengenai pernyataan bahwa dokumen angkutan “dapat dinegosiasi” (*negotiable*) atau “tidak dapat dinegosiasi” (*non negotiable*) yang tidak diatur di dalam perjanjian tersebut. Namun apabila merujuk pada *The UNCTAD Expert Meeting on Electronic Commerce and International Transport Services* di Geneva Swiss pada bulan September 2001, maka Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* merupakan jenis dokumen angkutan yang “tidak dapat dinegosiasi” (*non negotiable*).

Selanjutnya mengenai hak dan kewajiban para pihak dalam Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) PT Silkargo Indonesia sebagai badan usaha angkutan multimoda (penerima kerja) memiliki beberapa kewajiban sebagai berikut:
 - a. Melakukan Pekerjaan Persiapan.
 - b. Melakukan *survey*, koordinasi dan konfirmasi *access*/lokasi, baik di lokasi pengambilan barang, sebelum keberangkatan armada.
 - c. Menyediakan personel, tenaga kerja yang cukup, memadai dan profesional untuk melaksanakan pengangkutan darat dan laut, serta menyediakan alat pendukung untuk menunjang pekerjaan ini, seperti trailer alat angkut berat, dan lain-lain.
 - d. Menyediakan *truck* dan alat angkut darat lainnya yang memenuhi prosedur dan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk pekerjaan pengangkutan darat untuk material dan peralatan sebagaimana terlampir dalam P2K ini.
 - e. Melakukan *trucking*/transportasi darat untuk jenis material sebagaimana dalam daftar pada lampiran P2K ini.
 - f. *Pick-up*/mengambil dan menerima material dari *workshop* PT Duta HITA JAYA Jl. Setu Cibitung dan di luar gudang DHJ (sesuai instruksi).
 - g. Melakukan PBM (Pekerjaan Bongkar Muat) di Pelabuhan Tanjung Mas Semarang dan di Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW.
 - h. Mengambil, menerima, serta *check list* alat sebelum dilangsir/diterima di site.
 - i. Melakukan *sea freight* dari Pelabuhan Tanjung Mas Semarang untuk semua material sebagaimana terlampir dalam P2K ini hingga diterima dengan baik oleh Pemberi Kerja di lokasi Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW Kalimantan Barat.
 - j. Menunjuk penanggung jawab dan saling berkoordinasi dengan pengurus yang ditunjuk oleh WIKA sebagaimana mestinya.³¹
 - k. Dalam proses pelaksanaan bongkar muat, penyusunan dan penyimpanan, serta pengangkutan harus mengikuti prosedur-prosedur dari PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.
 - l. Untuk pengangkutan barang yang menggunakan jalan umum harus menjaga keselamatan pekerja dan barang dan mematuhi semua peraturan lalu lintas dan angkutan jalan raya, namun tidak terbatas pada Undang-Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
 - m. Untuk pengangkutan barang yang menggunakan sarana pengangkutan melalui laut dan atau sungai harus menjaga keselamatan pekerja dan barang dan mematuhi semua ketentuan dan peraturan, namun tidak terbatas pada Undang-Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Ordonansi Pengangkutan Internasional.
 - n. Dalam melaksanakan pekerjaan angkutan, harus mengikuti semua prosedur dan persyaratan seperti SMK3L/OHSAS 18001, antara lain sepatu *safety*, sabuk pengaman, tali (*sling* untuk mengikat material supaya tidak jatuh) dan Sistem

³¹ Perjanjian Perintah Kerja Nomor TP.02.01/E.KTG.413/IV/2015 tanggal 30 April 2015 jo. Amandemen I Perjanjian Perintah Kerja Nomor TP.02.01/E.KTG.428/V/2015 tanggal 19 Mei 2015, Pasal III huruf a s/d huruf j.

- Manajemen Pengamanan serta mengikuti budaya 5R PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.³²
- o. Apabila Penerima Kerja akan memanfaatkan fasilitas diskonto, Penerima Kerja wajib memastikan bahwa Penjual memiliki fasilitas diskonto pada Bank Penerima SCF.
Penerima Kerja wajib menyerahkan Dokumen Tagihan (1 Asli dan 1 *Copy*) dengan kelengkapan seperti di bawah ini:
 - a. Kuitansi bermeterai.
 - b. *Invoice* (disertai dengan No. Rek. Penerima).
 - c. Faktur Pajak (lembar 1, lembar 2 & lembar 3).
 - d. *Copy* Kontrak/Perjanjian.
 - e. Berita Acara Pembayaran dan Berita Acara *Progress* Pekerjaan (format akan diemailkan dari PT. Wika).
 - f. Berita Acara Serah Terima Barang dan Surat Jalan.
 - g. *Copy* NPWP, SPPKP, dan SKT dari Kantor KPP Penerima Kerja.
 - h. *Copy* SPT Masa 3 bulan terakhir.³³
 - p. Jangka waktu penyelesaian pekerjaan adalah 19 hari kerja terhitung mulai saat muat di Pabrik PT DHJ dan PARA PIHAK telah menandatangani Perjanjian Perintah Kerja ini, dengan tahapan setiap pengiriman sebagaimana berikut ini:
 1. *Pick-up* material di PT DHJ: 2 hari
 2. *Loading* material di Pelabuhan Tanjung Mas: 2 hari
 3. *Sea Freight* Pel. Tanjung Mas-Semarang-Ketapang: 13 hari
 4. *Unloading* di Jetty PLTU Ketapang s/d *Lay Down* Area: 2 hari.³⁴
 - q. Menjamin sarana pengangkutan baik darat dan laut yang digunakan dalam Perjanjian ini dalam keadaan baik/bagus, cocok dan laik menurut ketentuan perundangan yang berlaku.³⁵
 - r. Untuk setiap hari keterlambatan yang diakibatkan oleh Penerima Kerja akan dikenakan denda sebesar 0,1% (satu perseribu) sampai dengan maksimum 5% (lima persen) dari biaya pengangkutan.
 - s. Melakukan tindakan yang diperlukan untuk mendukung efisiensi dan efektivitas pekerjaan, terutama saat *loading* dan *unloading*.³⁶
 - t. Apabila terjadi peristiwa *Force Majeure*, yang menyebabkan terjadinya gangguan pengiriman ke Tanjung Priok, maka Penerima Kerja harus mengirimkan pemberitahuan tertulis kepada WIKA selambat-lambatnya dalam waktu 1 (satu) hari setelah perjalanan pengiriman tersebut terhambat karena peristiwa *Force Majeure*.³⁷
- 2) PT Silkargo Indonesia juga memiliki beberapa hak sebagai berikut:
- a. Menerima pembayaran sebesar Rp 446.682.500,- (Empat Ratus Empat Puluh Enam Juta Enam Ratus Delapan Puluh Dua Lima Ratus Rupiah) dari PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk. Di mana harga tersebut sudah memperhitungkan keuntungan, pengawalan, segala bentuk ijin-ijin, bea, biaya PBM dan penumpukan di Pelabuhan, PPN 10%, serta persyaratan dan prosedur, akan tetapi

³² *Ibid.*, Pasal III huruf n s/d huruf q.

³³ *Ibid.*, Pasal VII.

³⁴ *Ibid.*, Pasal VIII.

³⁵ *Ibid.*, Pasal IX angka 1.

³⁶ *Ibid.*, Pasal IX angka 6 dan angka 7.

³⁷ *Ibid.*, Pasal X angka 2.

- tidak termasuk Asuransi Marine Cargo. Asuransi Marine Cargo menjadi tanggung jawab Pemberi Kerja sebesar Rp 2.369.500,- (Dua Juta Tiga Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Lima Ratus Rupiah). Biaya Pekerjaan ini berlaku dengan satuan kg (kilogram) mengacu pada *packing list* yang dikeluarkan PT DHJ dan tidak berlaku bila kemudian hari PT Silakrgo Indonesia menagih dengan hitungan selain kg.³⁸
- b. Penerima Kerja telah cukup menerima informasi dari Pemberi Kerja mengenai material, peralatan, lokasi gudang atau *workshop* material dan peralatan dan lokasi tujuan.³⁹
- 3) PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sebagai pengguna jasa angkutan multimoda (pemberi kerja) memiliki beberapa kewajiban sebagai berikut:
- a. Menerima pembayaran sebesar Rp 446.682.500,- (Empat Ratus Empat Puluh Enam Juta Enam Ratus Delapan Puluh Dua Lima Ratus Rupiah) dari PT Wijaya Karya (Persero) Tbk. Dimana harga tersebut sudah memperhitungkan keuntungan, pengawalan, segala bentuk ijin-ijin, bea, biaya PBM dan penumpukan di Pelabuhan, PPN 10%, serta persyaratan dan prosedur, akan tetapi tidak termasuk Asuransi Marine Cargo. Asuransi Marine Cargo menjadi tanggung jawab Pemberi Kerja sebesar Rp 2.369.500,- (Dua Juta Tiga Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Lima Ratus Rupiah). Biaya Pekerjaan ini berlaku dengan satuan kg (kilogram) mengacu pada *packing list* yang dikeluarkan PT DHJ dan tidak berlaku bila kemudian hari PT Silakrgo Indonesia menagih dengan hitungan selain kg.⁴⁰
 - b. Pembayaran akan dilakukan melalui skema instrumentasi perbankan (Kredit Mitra/SCF) usance 120 hari dengan beban semua biaya dan bunga bank menjadi tanggung jawab Penerima Kerja. Pembayaran akan diproses 14 hari kerja sejak dokumen tagihan diterima lengkap dan benar oleh Bagian Keuangan Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW. Mekanisme pembayaran berdasarkan *progress* pekerjaan serta akan diterbitkan Berita Acara *Progress* Pekerjaan yang telah ditandatangani oleh Penerima dan Pemberi Kerja.⁴¹
 - c. Memberikan informasi yang benar dan akurat mengenai jenis, keadaan, jumlah, berat dan volume barang, penandaan, waktu, dan tempat barang diterima oleh Penerima Kerja dari Pemberi Kerja, serta waktu dan tempat barang diserahkan kepada Pemberi Kerja.⁴²
 - d. Membayar premi Asuransi Marine Cargo sebesar Rp 2.369.500,- (Dua Juta Tiga Ratus Enam Puluh Sembilan Ribu Lima Ratus Rupiah).⁴³
 - e. Menjamin bahwa material dan peralatan tersebut tidak melanggar ketentuan perundangan yang berlaku.⁴⁴
- 4) PT Wijaya Karya (Persero) Tbk juga memiliki hak untuk memutuskan/membatalkan P2K secara sepihak tanpa tuntutan apa pun dari PT Silkargo Indonesia, apabila:

³⁸ *Ibid.*, Pasal VI.

³⁹ *Ibid.*, Pasal IX angka 4.

⁴⁰ *Ibid.*, Pasal VI.

⁴¹ *Ibid.*, Pasal VII.

⁴² *Ibid.*, Rincian Estimasi Volume dan Harga Satuan Borongan Pengiriman (*Trucking*) *Door to Door* Jakarta – Semarang.

⁴³ *Ibid.*, Pasal VI.

⁴⁴ *Ibid.*, Pasal IX angka 5.

1. Keterlambatan angkutan melebihi waktu yang telah disepakati dan oleh karena itu Pemberi Kerja berhak mengambil alih pekerjaan tersebut dengan biaya yang timbul ditanggung dan dibayar oleh Penerima Kerja.
2. Tanpa alasan yang jelas menunda pelaksanaan Pekerjaan baik keseluruhan atau sebagian sebelum waktu penyelesaian.
3. Gagal meneruskan Pekerjaan sesuai aturan dan tidak serius.
4. Gagal melaksanakan Pekerjaan berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Perjanjian ini atau berulang kali lalai menunaikan kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini.
5. Tanpa persetujuan tertulis Pemberi Kerja mengalihkan sebagian atau keseluruhan dari Perjanjian ini atau keuntungannya maupun kepentingannya kepada Pihak Ketiga.⁴⁵

Berdasarkan uraian tersebut di atas, dapat dianalisis bahwa sebagian besar hak dan kewajiban para pihak yang tercantum dalam Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* telah sesuai dengan ketentuan Pasal 12 ayat (1), Pasal 13, Pasal 16, Pasal 17, Pasal 21, Pasal 22, dan Pasal 26 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

Selanjutnya mengenai tanggung jawab dalam Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* dapat diuraikan bahwa PT Silkargo Indonesia sebagai badan usaha angkutan multimoda (penerima kerja) memiliki beberapa tanggung jawab sebagai berikut:

- a. Segala perlengkapan dan atau alat bantu yang dibutuhkan selama dalam proses pengangkutan menjadi tanggung jawab Penerima Kerja.
- b. Segala bentuk perijinan, penunjukan keagenan seperti ASIS, Pemandu, Pol. Air, Pol. AL, dan keamanan selama proses pelaksanaan pekerjaan menjadi tanggung jawab Penerima Kerja.
- c. Kehilangan atau kerusakan material akibat kelalaian/kesalahan dari Pihak Penerima Kerja, maka Penerima Kerja wajib mengganti sesuai dengan nilai dan harga baru pada pasar material/alat tersebut dalam keadaan sama.⁴⁶
- d. Penerima Kerja bertanggung jawab atas material dan peralatan Pemberi Kerja sejak material dan peralatan diterima oleh Penerima Kerja, selama pengangkutan hingga diterima oleh Pemberi Kerja dalam keadaan baik, benar, dan lengkap di tempat yang disepakati oleh Para Pihak.
- e. Penerima Kerja bertanggung jawab atas kerugian, kehilangan material, dan keterlambatan penyerahan atas material dan peralatan milik Pemberi Kerja sebagaimana terlampir, pada waktu material dan peralatan tersebut dalam penguasaan Penerima Kerja.⁴⁷
- f. Untuk setiap hari keterlambatan pengiriman yang diakibatkan oleh Penerima Kerja akan dikenakan denda sebesar 0,1% (satu perseribu) sampai dengan maksimum 5% (lima persen) dari biaya angkutan.⁴⁸

Tanggung jawab PT Silkargo Indonesia tersebut telah sesuai dengan ketentuan Pasal 23 ayat (1), Pasal 24, dan Pasal 25 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. Sedangkan tanggung jawab yang diatur dalam Pasal IX angka 6 mengenai keterlambatan pengiriman yang diakibatkan oleh PT Silkargo Indonesia, diwujudkan dalam bentuk pembayaran denda dengan nilai minimal sebesar

⁴⁵ *Ibid.*, Pasal IX angka 8.

⁴⁶ *Ibid.*, Pasal III huruf k s/d huruf m.

⁴⁷ *Ibid.*, Pasal IX angka 2 dan angka 3.

⁴⁸ *Ibid.*, Pasal IX angka 6.

Rp406.075,- dan maksimal sebesar Rp20.303.750,-. Dengan melihat ongkos angkut sebesar Rp446.682.500,- dapat disimpulkan bahwa nilai denda keterlambatan tersebut tidak melebihi ongkos angkutnya. Oleh karena itu, pengaturan tanggung jawab PT Silkargo Indonesia dalam Pasal IX angka 6 juga telah sesuai dengan ketentuan Pasal 25 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

Terakhir, mengenai tanggung jawab PT Wijaya Karya (Persero) Tbk sebagai pengguna jasa angkutan multimoda, penulis tidak menemukan pengaturannya secara tegas di dalam Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure*. Meskipun demikian, tanggung jawab PT Wijaya Karya (Persero) Tbk merupakan tanggung jawab yang melekat dan sangat kecil kemungkinan timbulnya tanggung jawab tersebut. Hal ini dikarenakan, pada saat tahapan *pra-contractual*, PT Wijaya Karya (Persero) Tbk telah memberikan semua informasi yang diperlukan oleh PT Silkargo Indonesia, dan sebaliknya PT Silkargo Indonesia juga telah diberikan kesempatan untuk melakukan konfirmasi dan meminta penjelasan atas pekerjaan pengangkutan multimoda yang dilakukannya. Oleh karena itu, sangat kecil kemungkinan timbulnya penyebab lahirnya tanggung jawab PT Wijaya Karya (Persero) Tbk atas kerugian PT Silkargo Indonesia yang diakibatkan oleh hal-hal diantaranya: (a) pemberian informasi yang tidak benar, tidak akurat, dan tidak lengkap; (c) pemberian alamat tujuan atau lokasi tujuan yang tidak benar; atau (d) tidak adanya pemberitahuan dan atau dokumen pendukung mengenai barang berbahaya.⁴⁹ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengaturan mengenai tanggung jawab PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dalam Perjanjian Angkutan Multimoda *Steel Structure* telah sesuai dengan ketentuan Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.

D. PENUTUP

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan tersebut, penulis membuat kesimpulan sebagai berikut:

1. Proses terjadinya perjanjian angkutan multimoda antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan PT Silkargo Indonesia di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW melalui 2 tahap, yaitu tahap *pra-contractual* dan tahap *contractual*. Tahap *pra-contractual* meliputi pengumuman dan undangan, penjelasan, pemasukan dokumen penawaran, evaluasi dokumen, klarifikasi dan negoisasi, penetapan dan pengumuman pemenang, serta tahap *contractual* meliputi penetapan pengangkut dan penandatanganan kontrak. Kedua tahap dalam proses tersebut wajib mengacu kepada pedoman pengadaan barang dan/atau jasa yang telah ditetapkan oleh PT Wijaya Karya (Persero) Tbk, yaitu Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor WIKADAN-QM-01.01 tanggal 1 November 2016 dan Prosedur Perolehan Kontrak Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor Dok. WIKADAN-PM-03-01.Rev.05 tanggal 01 Februari 2017.
2. Perjanjian angkutan multimoda antara PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dengan PT Silkargo Indonesia di Proyek Pembangunan PLTU Ketapang 2x10 MW dituangkan dalam bentuk dokumen angkutan multimoda yang tertulis, yaitu berupa Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.413/IV/2015 tanggal 30 April 2015, yang selanjutnya diubah dengan Amandemen I Perjanjian Perintah Kerja (P2K) Nomor TP.02.01/E.KTG.428/V/2015 tanggal 19 Mei 2015. Dalam perjanjian tersebut, PT Wijaya Karya (Persero) Tbk merupakan pihak pemberi kerja dan PT.

⁴⁹ Mujahidun N, Wawancara, Jakarta: PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk, Jakarta: 22 September 2021.

Silkargo Indonesia merupakan pihak penerima kerja, dimana pihak pemberi kerja memberikan paket pekerjaan borongan pengiriman material *steel structure* dengan *trucking* Jakarta – Ketapang *door to door* Proyek PLTU Ketapang 2x10 MW kepada pihak penerima kerja. Dalam perjanjian tersebut juga diatur hak dan kewajiban serta tanggung jawab para pihak, dan pengaturannya sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Pengangkutan Multimoda, khususnya Pasal 4, Pasal 12 ayat (1), Pasal 13, Pasal 16, Pasal 17, Pasal 19, Pasal 21, Pasal 22, Pasal 23 ayat (1), Pasal 24, Pasal 25 ayat (2), Pasal 25 ayat (3), dan Pasal 26.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013.
- Djoko Setijowarno dan RB Frazila, *Pengantar Sistem Transportasi*, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata, 2001.
- M. Djaya Bakri, *Transportasi Multimoda: Sebuah Pemodelan Kebutuhan Transportasi Multimoda*, Malang: Intimedia, 2016.
- Mariam Darus Badruzaman, dkk, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti, 2016.
- Munir Fuady, *Konsep Hukum Perdata*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2014.
- Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, 2008.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Rajawali Pers, 2015.
- Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta: PT Intermasa, 2005.
- Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Bandung: CV Mandar Maju, 2011.
- Endro Tri Susdarwono, “Pembangunan Pengangkutan Multimoda Sebagai Penunjang Kemandirian Industri Pertahanan Indonesia: Akselerasi Pembangunan Industri Pertahanan,” *Kajen: Jurnal Penelitian dan Pengembangan Pembangunan*, Vol. 4 No. 1, April 2020.
- Niru Anita Sinaga, “Peranan Asas-asas Hukum Perjanjian Dalam Mewujudkan Tujuan Perjanjian,” *Jurnal Ilmu Hukum: Binamulia Hukum*, Vol. 7 No. 2, Desember 2018.
- Tulus Irpan HS, Imam Sony, dan Sarinah, “Kajian Peningkatan Peranan Transportasi Multimoda Dalam Mewujudkan Visi Logistik Indonesia 2025,” *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, Vol. 3 No. 1, September 2016.
- Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945.
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.
- Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2682K/21/MEM/2008 tentang Rencana Umum Ketenagalistrikan Nasional.
- Keputusan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 2026/20/MEM/2010 tentang Pengesahan RUPTL PT. PLN (Persero) Tahun 2010-2019.
- Pedoman Pengadaan Barang dan Jasa Proyek Nomor WIKA-DAN-QM-01.01 Tanggal 1 November 2016.
- Perjanjian Perintah Kerja Nomor TP.02.01/E.KTG.413/IV/2015 tanggal 30 April 2015.
- Amandemen I Perjanjian Perintah Kerja Nomor TP.02.01/E.KTG.428/V/2015 tanggal 19 Mei 2015.