



**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA AKIBAT *FORCE MAJEUR* DALAM PENGANGKUTAN *CRUDE PALM OIL* (CPO) PT. PERKEBUNAN NUSANTARA IV**

Oleh :

<sup>1</sup> Diana lubis, <sup>2</sup> Rini novita, <sup>3</sup> Ria Sintha Devi, <sup>4</sup> Winta Hayati, <sup>5</sup> Khomaini

<sup>1,2,3</sup> Universitas Darma Agung, Medan

<sup>4,5</sup> Universitas Pembinaan Masyarakat Indonesia

Email : [dianabeby147@gmail.com](mailto:dianabeby147@gmail.com) , [rininovita202@gmail.com](mailto:rininovita202@gmail.com) ,  
[kokriasintha@gmail.com](mailto:kokriasintha@gmail.com) , [wintahayati0303@gmail.com](mailto:wintahayati0303@gmail.com) ,  
[khomaini1980@gmail.com](mailto:khomaini1980@gmail.com)

**Abstrak**

Perjanjian pengangkutan adalah salah satu bentuk perjanjian yang hidup ditengah-tengah masyarakat. Dalam perjanjian pengangkutan apabila terjadi *force majeure* (keadaan memaksa) seperti kebakaran, bencana alam di luar kehendak manusia, tentu menimbulkan akibat hukum pada pihak-pihak. Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan *Crude Palm Oil* (CPO) dilakukan dalam bentuk tertulis yang di dalamnya berisi hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan Bersama. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan *Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut akibat peristiwa *force majeure* adalah tidak boleh melebihi toleransi yang ditentukan dalam perjanjian dan jika melebihi toleransi susut atau kerusakan.

**Kata Kunci:** Tanggung Jawab, Pengangkutan, *Crude Palm Oil* (CPO)

**Abstract**

*A transportation agreement is a form of agreement that exists in society. In a transportation agreement, if a force majeure occurs, such as a fire or natural disaster beyond human will, it will certainly give rise to legal consequences for the parties. Based on the research results, it is understood that the form of agreement between PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Regional Division I North Sumatra with train service users relating to the transportation of Crude Palm Oil (CPO) is carried out in written form which contains the rights and obligations of the parties which must be implemented in accordance with the Joint Agreement. PT's responsibility. Kereta Api Indonesia (Persero) Regional Division I North Sumatra for damage to Crude Palm Oil (CPO) transported due to a force majeure event must not exceed the tolerance specified in the agreement and if it exceeds the tolerance for shrinkage or damage.*

**Keywords:** Responsibility, Transportation, *Crude Palm Oil* (CPO).



## PENDAHULUAN

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan dirinya untuk menyelenggarakan pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)*/orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan. Peranan jasa angkutan dalam masyarakat umum maupun masyarakat dunia usaha sangat dibutuhkan, karena akan memudahkan pihak yang membutuhkan untuk mengangkut penumpang atau *Crude Palm Oil (CPO)* dari suatu tempat ke tempat lainnya, yang mana pihak pengguna jasa angkutan akan membayar ongkos sesuai dengan ketentuan atau kesepakatan pihak-pihak, yang nilainya tergantung pada objek yang diangkut, jarak perjalanan serta tingkat risiko yang dihadapi

Pengangkutan merupakan perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mempunyai kewajiban menyelenggarakan pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mempunyai kewajiban membayar uang angkutan.

Pihak-pihak harus bersepakat terlebih dahulu mengenai hal-hal yang berhubungan dengan pengangkutan, hal ini untuk mengetahui prestasi apa yang akan dilaksanakan masing-masing, dan siapa yang bertanggung jawab terhadap objek yang diangkut sampai tujuan (penerima).

Perusahaan pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* dapat berhubungan langsung dengan pengirim *Crude Palm Oil (CPO)*, dalam praktek dapat pula tidak langsung berhubungan dengan pengirim melainkan melalui perantara yaitu perusahaan yang bergerak sebagai agen pengiriman *Crude Palm Oil (CPO)*, jika pengirim tidak berhubungan dengan pengangkut ini berarti pihak pengirim dengan pengangkut tidak ada hubungan hukum yang mengikat.

Pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* selalu terdapat tiga pihak dalam persetujuan yang diadakan. Selain pihak pengiriman dan pengangkut, masih terdapat pula pihak penerima yang kadang-kadang pihak ini sama dengan pengirim, tetapi pada umumnya pihak yang mempunyai kedudukan tersendiri. Pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* dengan kereta api sebelum baran diterima untuk diangkut terlebih dahulu harus melakukan berbagai prosedur agar *Crude Palm Oil (CPO)* nya dapat diangkut dan sebelum pengirim *Crude Palm Oil (CPO)* mengajukan permohonan untuk melakukan pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* nya oleh PT. Kereta Api melalui kepala stasiun atau kepala bidang lalu lintas atau pegawai bidang pengangkutan yang telah ditunjuk melakukan perjanjian.

Fungsi dan peran pengangkutan sangat penting dalam kehidupan masyarakat dan berpengaruh pada berbagai aspek. Pengangkutan memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pembangunan ekonomi. Fungsi pengangkutan adalah untuk mengangkut penumpang dan *Crude Palm Oil (CPO)* dari satu tempat ke tempat lain.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bertugas



menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka mempelancar arus perpindahan orang dan/ *Crude Palm Oil (CPO)* secara massal untuk pembangunan nasional di Indonesia dan salah satu jenis perjanjian yang dilakukan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara adalah pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* .

Pelaksanaan suatu perjanjian pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* yang dilakukan dengan jasa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dapat terjadi permasalahan dimana salah satu pihak tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan yang disepakati dalam perjanjian atau diakibatkan peristiwa *force majeure* yang dapat merugikan pihak lain.

Praktiknya dalam pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pernah terjadi peristiwa tergulingnya gerbong akibat tergelincir dari rel yang mengakibatkan tumpahnya *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut yang bermuatan minyak. Peristiwa ini mengakibatkan rusaknya mutu *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut dan terlambatnya *Crude Palm Oil (CPO)* tersebut sampai ke tujuan.

Rumusan masalah dalam penulisan ini adalah bagaimana bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)*, bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*, apakah kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan *Crude Palm Oil (CPO)* akibat peristiwa *force majeure*.

### TINJAUAN PUSTAKA

Istilah kontrak atau perjanjian sering masih dipahami secara rancu dalam praktek bisnis. Pelaku bisnis banyak yang memahami bahwa kedua istilah tersebut mempunyai pengertian yang berbeda, padahal secara dokmatik, KUHPerdara sebagai produk hukum kontrak menggunakan istilah *overreenkomst* dan *contract* untuk pengertian yang sama. Menurut sebagian ahli hukum, ketentuan Pasal 1313 KUHPerdara memiliki beberapa kelemahan, antara lain:

1. Tidak jelas, karena setiap perbuatan dapat disebut perjanjian.
2. Tidak tampak asas konsensualisme.
3. Bersifat dualisme.

Menurut Suharnoko suatu kontrak atau perjanjian harus memenuhi syarat sahnya perjanjian yaitu kata sepakat, kecakapan, hal tertentu dan suatu sebab yang halal. Salim HS menyebutkan bahwa perjanjian adalah perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum. Suatu perikatan adalah suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hak dari pihak yang lain dan pihak yang lain berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.

Perikatan adalah hubungan yang terjadi diantara dua orang atau lebih, yang terletak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib dimana pihak yang satu berhak atas suatu



prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu. Kehendak para pihak yang diwujudkan dalam kesepakatan adalah merupakan dasar mengikatnya suatu perjanjian.

### MODEL PELAKSANAAN

Jenis penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan penelitian hukum sosiologis (yuridis empiris). Berdasarkan jenis penelitian, maka pendekatan penelitiannya mengarah kepada penelitian yuridis empiris yang bertujuan menganalisis permasalahan dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh di lapangan.

Data yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan dianalisis dengan analisis kualitatif. Analisis kualitatif adalah analisa yang didasarkan pada paradigma hubungan dinamis antara teori, konsep-konsep dan data yang merupakan umpan balik atau modifikasi yang tetap dari teori dan konsep yang didasarkan pada data yang dikumpulkan dan berhubungan dengan tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengangkutan minyak sawit/ *Crude Palm Oil (CPO)* dilaksanakan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan *Delivery Order (DO)*. Instruksi pengiriman pihak pertama selambat-lambatnya 1 (satu) hari kerja sebelum angkutan dijalankan. Penyerahan minyak sawit/ *Crude Palm Oil (CPO)* oleh pihak pertama kepada pihak kedua di tempat pemuatan untuk diangkut menuju tempat pembongkaran dituangkan dalam surat pengantar *Crude Palm Oil (CPO)* yang diterbitkan oleh pihak pertama yang ditandatangani oleh perwakilan para pihak yang sah.

Pihak kedua akan menyelesaikan pengangkutan dan menyerahkan minyak sawit/*Crude Palm Oil (CPO)* kepada penerima yang ditunjuk oleh pihak pertama sesuai berat muatan yang tercantum dalam surat pengangkutan dan dengan kondisi/*locis* dalam keadaan baik. Penimbangan minyak sawit/*Crude Palm Oil (CPO)* dilaksanakan dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Setiap kereta api yang telah ditimbang harus dilakukan penimbangan dengan timbangan kereta api elektronik.
2. Kereta api *Crude Palm Oil (CPO)* yang telah ditimbang harus dilakukan penimbangan kembali apabila terdapat indikasi *unsafe condition* dan/atau indikasi kelebihan muatan.
3. Dalam hal di stasiun keberangkatan tidak terdapat timbangan kereta api elektronik, maka penimbangan dilakukan dimana pertama kali terdapat stasiun yang memiliki timbangan elektronik.
4. Apabila terjadi kerusakan timbangan kereta api elektronik di stasiun keberangkatan maka penimbangan harus dilakukan dimana pertama kali stasiun yang memiliki timbangan elektronik.
5. Bilamana tidak terdapat timbangan kereta api elektronik maka volume angkutan berdasarkan data dari pihak pertama.



Pihak kedua yaitu PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam melaksanakan pengangkutan wajib menyediakan armada dengan jumlah minimal 60 (enam) puluh unit gerbong dan dalam keadaan layak pakai, tidak untuk mengangkut produk lain selain minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) dengan syarat-syarat sebagai berikut:

1. Gerbong ketel pipa-pipanya harus bersih dan dalam keadaan kering setiap akan diisi. Keran dan tutup *main hole* harus utuh dan baik (tidak bocor) dilengkap *flens* untuk pembongkaran di tempat tujuan.
2. Bagian tangka dan bagian lainnya yang bersinggungan langsung dengan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) tidak dibenarkan terbuat dari bahan logam kuningan atau logam campuran kuningan (*bronz*).
3. Gerbong ketel pengangkut minyak sawit harus dalam keadaan baik secara teknis layak untuk diopeerasikan.
4. Terra gerbong ketel ditetapkan lebih dahulu dalam keadaan kosong dan bersih untuk selanjunya diisi minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) sampai garis batas.
5. Jumlah minyak sawit yang diisi dalam setiap gerbong ketel dinyatakan dengan jumlah berat berdasarkan timbangan pabrik kelapa sawit unit usaha dan dicatat dalam surat pengantar *Crude Palm Oil* (CPO) maupun tanda terima penyerahan.
6. Mutu asam lemak bebas, kadar air dan kadar kotoran minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) setiap kali pengiriman dicatat dalam surat pengiriman atau tanda terima penyerahan. Sampel diambil dari gerbong ketel pengiriman dan ditempatkan di dalam botol yang disegel serta distempel dimana 1 (satu) botol dibawa serta untuk pengiriman dan 1 (satu) botol sampel dimasukkan ke dalam kotak sampel di pabrik kelapa sawit unit usaha.
7. Minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut harus tiba di tempat tujuan (tidak dibenarkan dibawa ke tempat lain/menginap di perjalanan) dan *locis* dengan logo pihak pertama dalam keadaan baik/tidak rusak.
8. Pihak kedua bertanggungjawab atas keselamatan dan kelancaran pengangkutan tersebut sampai saat minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut diterima oleh pihak kedua di tempat tujuan.
9. Berat muatan setiap pengiriman dicatat dalam surat pengiriman oleh pihak pertama.
10. Surat pengiriman dan tanda terima penyerahan ditandatangani oleh pihak kedua dan selanjutnya ditujukan diserahkan kepada petugas yang berhak menerimanya untuk ditandatangani dan distempel setelah diadakan pengecekan dan pencatatan seperlunya.
11. Sewaktu-waktu pihak pertama berhak mengikut sertakan petugas yang ditunjuk untuk mengikuti perjalanan pengiriman minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) sampai ditujukan.
12. Dalam pelaksanaan pengangkutan, jumlah minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) yang akan diangkut dan tujuannya ditentukan oleh pihak pertama.
13. Perubahan mutu minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) dalam perjalanan merupakan tanggung jawab pengangkut apabila segel/*locis* ditemukan dalam kondisi tidak baik/rusak di tempat tujuan.



14. Batas toleransi susut berat maksimum 0,10% jumlah *party* (I (satu) *delivery order*) pengiriman yang dihitung berdasarkan jumlah setiap pengiriman yang tertera dari surat pengiriman *Crude Palm Oil (CPO)* atau tanda terima penyerahan setiap pengiriman minyak sawit/*Crude Palm Oil (CPO)*.
15. Pihak kedua menjalankan sistem internal dalam transportasi minyak sawit dan mematuhi seluruh persyaratan *Roundtable on Sustainable Palm Oil (RSPO)* rantai pasok serta bersedia sewaktu-waktu diaudit oleh lembaga sertifikasi yang ditunjuk oleh pihak pertama.

Perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil (CPO)* antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah disepakati melahirkan hak dan kewajiban sebagaimana diatur dalam Pasal 13 Surat Perjanjian yaitu:

1. Hak Pihak pertama (PT. Perkebunan Nusantara IV) yaitu:
  - a. Mendapatkan pelayanan angkutan dengan menggunakan kereta api dari unit usaha/stasiun pemuatan ke stasiun tujuan sesuai dengan rencana bulanan volume angkutan yang disampaikan pihak pertama kepada pihak kedua paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berjalansetiap bulannya.
  - b. Menerima pemberitahuan dari pihak kedua apabila terjadi gangguan teknis dalam operasional angkutan kereta api yang dapat menghambat kelancaran angkutan yang disampaikan paling lambat 1 x 24 (satu kali dua puluh empat) jam setelah kejadian tersebut disertai perkiraan lamanya gangguan dimaksud.
  - c. Menerima pembayaran ganti rugi akibat kecelakaan kereta api dan non kecelakaan kereta api dan bukan disebabkan oleh adanya keadaan kahar (*force majeure*) dari pihak asuransi yang ditunjuk oleh pihak kedua.
  - d. Menerima jaminan ketersediaan lokomotif dan gerbong ketel yang layak jalanan sesuai dengan kebutuhan angkutan dari pihak pertama.
  - e. Menerima ganti rugi dari pihak kedua apabila terjadi pengurangan berat di luar batas toleransi yang diizinkan pada tiap *party* DO/instruksi yakni sebesar 0,10% (nol koma sepuluh persen) antara berat netto pengirim yang tercantum dalam surat angkutan dengan berat netto penerimaan di tempat pembongkaran.
2. Kewajiban Pihak pertama (PT. Perkebunan Nusantara IV) yaitu:
  - a. Melaksanakan pembayaran ongkos angkutan kepada pihak kedua sebagaimana dimasud dalam perjanjian.
  - b. Menyerahkan rencana bulanan volume angkutan kepada pihak kedua paling lambat tanggal 10 (sepuluh) bulan berjalan.
  - c. Melaksanakan pemasangan *locis* di unit usaha/stasiun pemuatan yang disaksikan oleh petugas yang ditunjuk pihak kedua.
  - d. Membuat dan menandatangani berita acara pemasangan *locis* di unit usaha/stasiun pemuatan.
  - e. Memberitahu pihak kedua apabila terjadi perubahan rencana bulanan volume angkutan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal dilaksanakannya angkutan.
3. Hak pihak kedua (PT. Kereta Api Indonesia (Persero):



- a. Menerima pembayaran ongkos angkutan dari pihak pertama sebagaimana dimaksud dalam perjanjian.
- b. Menerima pemberitahuan dari pihak pertama atas rencana bulanan volume angkutan paling lambat 10 (sepuluh) bulan berjalan setiap bulannya.
- c. Menerima pemberitahuan apabila terjadi perubahan rencana bulanan volume angkutan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal dilaksanakan angkutan.
- d. Menghentikan kegiatan angkutan untuk sementara waktu apabila pihak pertama terlambat melakukan pembayaran ongkos angkutan.
- e. Menyaksikan pemasangan *locis* yang dilaksanakan oleh pihak pertama.
4. Kewajiban pihak kedua (PT. Kereta Api Indonesia (Persero):
  - a. Menyiapkan pola operasi dan menyediakan lokomotif dan gerbong ketel yang layak jalan.
  - b. Menandatangani berita acara pemasangan *locis* yang disiapkan oleh pihak pertama.
  - c. Mengamankan pengiriman minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) mulai dari tempat pemuatan sampai dengan dibongkar di tempat pembongkaran.
  - d. Memberikan ganti rugi kepada pihak pertama apabila terjadi pengurangan berat di luar batas toleransi yang diizinkan pada tiap *party* DO/instruksi yakni sebesar 0,10% (nol koma sepuluh persen) antara berat netto pengirim yang tercantum dalam surat angkutan dengan berat netto penerimaan di tempat pembongkaran.
  - e. Mengasuransikan *Crude Palm Oil* (CPO) pihak pertama yang diangkut oleh pihak kedua atas kecelakaan kereta api atau non kecelakaan kereta api dan bukan disebabkan oleh adanya keadaan kahar (*force majeure*).
  - f. Bertanggung jawab atas pengamanan dari risiko selama pemuatan, di stasiun antara dan pembongkaran, dengan tidak mengurangi kewajiban pihak kedua dalam perjanjian.
  - g. Menjamin mutu minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) sesuai mutu yang diserahkan pihak pertama untuk diangkut oleh pihak kedua.

Menurut Pasal 7 surat perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) disebutkan bahwa:

1. Apabila terjadi keterlambatan pelaksanaan pekerjaan dari batas waktu yang telah ditetapkan, maka pihak kedua dikenakan denda sebagai berikut:
  - a. Apabila pelaksanaan pekerjaan seluruhnya tidak selesai dilakukan tepat pada waktu yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan Pasal 7 ayat (2) perjanjian ini, maka pihak kedua dikenakan denda sebesar 0,1% (nol koma satu) persen untuk setiap hari keterlambatan dengan denda maksimum 5% (lima persen) yang dihitung dari total harga jumlah CPO yang diangkut pihak kedua sesuai dengan dengan pesanan/permintaan pihak pertama.
  - b. Pembayaran denda oleh pihak kedua dilakukan dengan cara memotong langsung dari pembayaran yang seharusnya diterima oleh pihak kedua per permintaan/pesanan dari pihak pertama.



- c. Apabila pihak kedua mengundurkan diri/membatalkan setelah kontrak ditandatangani oleh para pihak, maka pihak kedua dikenakan denda sebesar 5% (lima persen) dari nilai estimasi kontrak.
2. Apabila terjadi keterlambatan pembayaran biaya pengangkutan melebihi jangka waktu yang ditentukan dalam Pasal 9 ayat (3) perjanjian ini, maka pihak pertama akan dikenakan denda sebesar 1<sup>0</sup>/<sub>100</sub> (satu permil) per hari dikalikan total ongkos pengangkutan yang belum dibayarkan maksimal sampai dengan hari kesepuluh keterlambatan dari jangka waktu yang ditentukan dan pihak kedua akan menerbitkan surat peringatan dengan ketentuan sebagai berikut:
  - a. Hari pertama keterlambatan dari waktu yang ditentukan dalam Pasal 9 ayat (3) perjanjian ini, pihak kedua menerbitkan surat peringatan pertama.
  - b. Hari keempat keterlambatan dari waktu yang ditentukan dalam Pasal 9 ayat (3) perjanjian ini, pihak kedua menerbitkan surat peringatan kedua.
  - c. Hari ketujuh keterlambatan dari waktu yang ditentukan dalam Pasal 9 ayat (3) perjanjian ini, pihak kedua menerbitkan surat peringatan ketiga.
3. Apabila sampai dengan 3 (tiga) hari sejak tanggal dikeluarkan surat peringatan ketiga oleh pihak kedua, pihak pertama belum melakukan pembayaran, maka pihak kedua akan menghentikan sementara angkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) milik pihak pertama sampai dengan pihak pertama melakukan pembayaran ongkos pengangkutan dan denda keterlambatan.
4. Penghentian sementara pengangkutan CPO oleh pihak kedua sebagaimana dimaksud pada ayat (3) pasal ini bukan merupakan wanprestasi pihak kedua.

Kendala yang menyebabkan pelaksanaan perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) adalah adanya *force majeure*. Ketentuan *force majeure* dituangkan dalam klausul perjanjian dengan menguraikan peristiwa apa saja yang termasuk *force majeure* dan dengan diuraikannya peristiwa apa saja yang termasuk *force majeure* dalam klausul perjanjian, para pihak dapat menunda atau membatalkan perjanjian.

Kendala dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) misalnya adalah ketiga terjadi wabah Covid-19 sebagai *force majeure* sesuai dengan Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-Alam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional. Covid-19 dapat dinyatakan sebagai *force majeure*. tetapi dengan adanya Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-Alam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional, tidak serta merta debitor dapat menunda atau membatalkan perjanjian.

Pengiriman *Crude Palm Oil* (CPO) yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara tidak selamanya berjalan dengan lancar, dalam arti dapat saja terjadi suatu kelalaian. Kelalaian ini dapat berupa keterlambatan, kerusakan dan kehilangan yang mengakibatkan kerugian pihak pengguna jasa angkutan *Crude Palm Oil* (CPO) .

Dasar hukum *force majeure* yakni Pasal 1245 KUHPerdara mengatur bahwa penggantian biaya kerugian dan bunga dapat dimaafkan bilamana terjadi





suatu keadaan yang memaksa. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara tidak memberikan ganti rugi jika terjadi peristiwa keterlambatan, kerusakan dan kehilangan baik sebagian maupun keseluruhan dari kiriman yang diakibatkan oleh *force majeure*.

Dasar hukum *force majeure* yakni Pasal 1245 KUHPerdara mengatur bahwa penggantian biaya kerugian dan bunga dapat dimaafkan bilamana terjadi suatu keadaan yang memaksa. Banyak pakar dan praktisi yang berpandangan bahwa Pasal 1245 KUHPerdara dapat dijadikan landasan hukum penerapan *force majeure* bahkan sekalipun klausa ini belum diatur dalam kontrak yang disepakati.

Bukan berarti Pasal 1245 KUHPerdara saja cukup, pihak yang berperkara harus dapat membuktikan adanya halangan yang betul-betul mengakibatkan prestasinya tidak dapat dilakukan. Sigit Indarto, Manajer Angkutan *Crude Palm Oil (CPO)* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara berpendapat bahwa suatu peristiwa tidak bisa serta merta mengakibatkan berlakunya *force majeure*, kecuali memang keadaannya betul-betul tidak mungkin dilaksanakan dan dalam *force majeure*, prestasinya harus terhalang dan tidak bisa dilaksanakan.

Umumnya dalam pengangkutan *Crude Palm Oil (CPO)* bahwa ketentuan-ketentuan untuk kehilangan atau kerusakan sebagian juga keterlambatan adalah sebagai berikut :

1. Kerusakan sebagian menyebabkan tidak bermanfaatnya seluruh *Crude Palm Oil (CPO)*, maka *Crude Palm Oil (CPO)* yang diangkut tersebut dikategorikan sebagai hilang atau rusak seluruhnya dan dibayarkan ganti rugi sesuai dengan hilang atau rusak seluruhnya.
2. Besar uang ganti rugi rusak atau hilang sebagian dibayarkan sesuai dengan ketentuan:
  - a. Ganti rugi ongkos kirim dibayarkan maksimal sebesar 75% kali ongkos kirim
  - b. Ganti rugi nilai *Crude Palm Oil (CPO)* dibayarkan maksimal 75% dari ongkos kirim ditambah harga *Crude Palm Oil (CPO)* yang benar-benar hilang.

Proses pemberian ganti rugi yang ada di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara memakan waktu yang cukup lama maksimal dua bulan dari awal pengiriman *Crude Palm Oil (CPO)* sampai pemberian ganti rugi. Mula-mula pengirim *Crude Palm Oil (CPO)* melakukan pengaduan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara baik melalui telepon atau pengaduan langsung ke kantor tempat pengiriman *Crude Palm Oil (CPO)* . Untuk pengaduan langsung ke kantor pemohon diminta mengisi formulir pengaduan dengan lengkap terutama tanggal pengaduan, identitas kiriman serta nama dan tanggal serta copy bukti nyata dari pengadu yang ada di *customer care*. Data-data yang masuk di petugas akan di *back up* ke buku, yang nantinya dimasukkan ke *entri* data pengaduan. *Entri* data pengaduan ini meliputi nomor resi atau tanggal kirim, jenis produk, alamat tujuan, jenis pengaduan, dan data dari pengadu tersebut.

Data-data yang sudah terisi lengkap dikirim ke kantor tujuan pengirim *Crude Palm Oil (CPO)* melalui sarana visual dengan harapan mendapat



jawaban/respon perihal pengaduan tersebut. Jika hal tersebut diatas mendapat respon maka informasi ini disampaikan pada pengirim. Apabila sampai 6 (enam) hari pengaduan belum ditanggapi kantor tujuan maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara wajib membuat surat konfirmasi resmi. Jika dalam batas waktu yang ditentukan surat tersebut tidak mendapatkan respon maka kiriman tersebut dinyatakan hilang dan pengadu diminta mengajukan tuntutan ganti rugi, caranya mengisi formulir pengajuan tuntutan ganti rugi, formulir pertimbangan kepala kantor pos kirim atau tujuan.

Setelah itu pengadu mendapatkan formulir persetujuan pembayaran ganti rugi yang telah diisi dan di tanda tangani pejabat yang berwenang, dengan demikian pengadu mendapatkan ganti rugi. Untuk menjamin hak *recovery* atas ganti rugi yang telah dibayarkan, maka setiap pembayaran ganti rugi kerusakan/kehilangan sebagian/seluruh, wajib dilampiri pernyataan pelepasan hak atas kiriman yang telah dibayarkan ganti ruginya (*scrapt*) oleh penerima ganti rugi.

Khusus dalam perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero), maka PT. Kereta api Indonesia (Persero) harus dapat membuktikan bahwa terlambatnya atau rusaknya *Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut diakibatkan karena adanya peristiwa *force majeure* yang dibuktikan dengan surat atau bukti-bukti yang sah dari pemerintah atau instansi yang berwenang.

### KESIMPULAN

Bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan *Crude Palm Oil* (CPO) dilakukan dalam bentuk tertulis yang di dalamnya berisi hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan Bersama.

Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan *Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut akibat peristiwa *force majeure* adalah tidak boleh melebihi toleransi yang ditentukan dalam perjanjian dan jika melebihi toleransi susut atau kerusakan, maka hal itu tidak menjadi tanggung jawab pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera sedangkan kerusakan *Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut diakibatkan oleh *force majeure* seperti bencana alam, perang, dan lain-lain sepanjang dapat dibuktikan bahwa peristiwa tersebut benar sesuai dengan keterangan dari pemerintah, maka dibebaskan untuk memberikan ganti rugi kepada pengirim *Crude Palm Oil* (CPO) akibat peristiwa tersebut.

Kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan *Crude Palm Oil* (CPO) akibat peristiwa *force majeure* adalah proses pembuktian peristiwa *force majeure* yang menyebabkan kegagalan dalam melakukan pekerjaan pengangkutan *Crude Palm Oil* (CPO). Peristiwa *force majeure* terjadi bersamaan dengan peristiwa penundaan lainnya seperti kegagalan dalam melaksanakan kewajiban kontrak atau perubahan ruang lingkup pekerjaan seperti kasus menyebarnya virus corona 19.



## DAFTAR PUSTAKA

- A.Abas Salim. 2017. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: . Raja Grafindo Persada.
- Agus Yudha Hernoko. 2016. *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, Jakarta: Kencana Prenadamedia Group.
- Anny Isfandyarie. 2016. *Tanggungjawab Hukum dan Sanksi Bagi Dokter*. Jakarta: Prestasi Pustaka.
- AZ Nasution. 2016. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Daya Widya.
- Munir Fuady, 2017. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bsinis)*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- ;2019. *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- Ridwan HR. 2016. *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Lubis, M. R., Siregar, G. T. ., Nurita, C. ., Lubis, D. ., & Novita, R. . (2023). SOSIALISASI KEKERASAN SEKSUAL PADA ANAK SERTA PERLINDUNGAN BERDASARKAN UU NOMOR 12 TAHUN 2022 TENTANG TINDAK PIDANA KEKERASAN SEKSUAL (TPKS) DI DESA SENA KECAMATAN BATANG KUIS, KABUPATEN DELI SERDANG. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 7-27. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.359>
- Siregar, S. A. ., Lubis, M. A. ., Devi, R. S. ., Zulkarnain, N. J. R. ., & Simamora, F. P. . (2023). PENYULUHAN HUKUM PRINSIP LARANGAN BEKERJA DALAM RANGKA PERLINDUNGAN TERHADAP ANAK. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 28-34. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.364>
- Hayati, W. ., Lubis, M. R. ., Ry, A. A. ., Khomaini, K., Silangi, N. T. ., & Sibarani, J. P. . (2023). PERLINDUNGAN HUKUM PERDATA TERHADAP SIMPANAN KOPERASI SIBORBOR KECAMATAN BATANG ANGKOLA JAE. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 35-44. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.357>
- Nst, V. F. H. ., Suma, D. ., Siregar, B. A. ., Ichsan, R. N. ., Panggabean, N. R. ., & Sibarani, J. P. . (2023). PENDAMPINGAN PEMASARAN KERIPIK UBI DALAM MENINGKATKAN PENJUALAN BERBASIS DIGITAL DI DESA MARENDAL 1 KECAMATAN PATUMBAK, DELI SERDANG - SUMATERA UTARA. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 45-52. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.356>
- Nurita, C., Nst, V. F. H., Novita, R., & Lubis, D. (2022). SOSIALISASI PENCEGAHAN TINDAK ASUSILA ANAK DIBAWAH UMUR DI DESA BANDAR RAHMAT KECAMATAN TANJUNG TIRAM KABUPATEN BATUBARA. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 1(2), 42-46.
- Ammar, D. ., Danialsyah, D., Lubis, M. F. R. ., Purba, A. R. ., & Nst, V. F. H. (2023). PELAKSANAAN PEMBERIAN MARGA DALAM SISTEM PERKAWINAN ETNIK MANDAILING (Studi di Lembaga Adat Budaya Mandailing Medan ). *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 68-79. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.363>
- Ali, T. M. . (2023). PENYULUHAN HUKUM PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASARKAN KEADILAN RESTORATIF DI KOTA MEDAN. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 53-67. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.355>



- Lubis, M. R., Siregar, G. T. ., Nurita, C. ., Lubis, D. ., & Novita, R. . (2023). SOSIALISASI KEKERASAN SEKSUAL PADA ANAK SERTA PERLINDUNGAN BERDASARKAN UU NOMOR 12 TAHUN 2022 TENTANG TINDAK PIDANA KEKERASAN SEKSUAL (TPKS) DI DESA SENA KECAMATAN BATANG KUIS, KABUPATEN DELI SERDANG. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 7-27. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.359>
- Siregar, S. A. ., Lubis, M. A. ., Devi, R. S. ., Zulkarnain, N. J. R. ., & Simamora, F. P. . (2023). PENYULUHAN HUKUM PRINSIP LARANGAN BEKERJA DALAM RANGKA PERLINDUNGAN TERHADAP ANAK. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 28-34. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.364>
- Hayati, W. ., Lubis, M. R. ., Ry, A. A. ., Khomaini, K., Silangi, N. T. ., & Sibarani, J. P. . (2023). PERLINDUNGAN HUKUM PERDATA TERHADAP SIMPANAN KOPERASI SIBORBOR KECAMATAN BATANG ANGKOLA JAE. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 35-44. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.357>
- Nst, V. F. H. ., Suma, D. ., Siregar, B. A. ., Ichsan, R. N. ., Panggabean, N. R. ., & Sibarani, J. P. . (2023). PENDAMPINGAN PEMASARAN KERIPIK UBI DALAM MENINGKATKAN PENJUALAN BERBASIS DIGITAL DI DESA MARENDAL 1 KECAMATAN PATUMBAK, DELI SERDANG - SUMATERA UTARA. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 45-52. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.356>
- Nurita, C., Nst, V. F. H., Novita, R., & Lubis, D. (2022). SOSIALISASI PENCEGAHAN TINDAK ASUSILA ANAK DIBAWAH UMUR DI DESA BANDAR RAHMAT KECAMATAN TANJUNG TIRAM KABUPATEN BATUBARA. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 1(2), 42-46.
- Ammar, D. ., Danialsyah, D., Lubis, M. F. R. ., Purba, A. R. ., & Nst, V. F. H. (2023). PELAKSANAAN PEMBERIAN MARGA DALAM SISTEM PERKAWINAN ETNIK MANDAILING (Studi di Lembaga Adat Budaya Mandailing Medan ). *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 68-79. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.363>
- Ali, T. M. . (2023). PENYULUHAN HUKUM PENYELESAIAN PERKARA KECELAKAAN LALU LINTAS BERDASARKAN KEADILAN RESTORATIF DI KOTA MEDAN. *Jurnal PKM Hablum Minannas*, 2(1), 53-67. <https://doi.org/10.47652/jhm.v2i1.355>