

**TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA TERHADAP
KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT
AKIBAT PERISTIWA *FORCE MAJEUR***

SKRIPSI

Diajukan Untuk Melengkapi Tugas-Tugas dan Memenuhi
Syarat-Syarat Untuk Mencapai Gelar Sarjana Hukum
Program Studi Ilmu Hukum

Oleh:

M. RIZKAN FAUZI
NPM:2106200492P

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Mendapatkan
Gelar Sarjana Hukum



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2023**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ke agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/01/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fumsmedan](#) [umsmedan](#) [umsmedan](#) [umsmedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN
SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : M. RIZKAN FAUZI
NPM : 2106200429P
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA TERHADAP KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT AKIBAT PERISTIWA *FORCE MAJEUR*
PEMBIMBING : Dr. FAISAL, S.H., M.Hum

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
27-2-2023	Proses Judul	
2-3-2023	Pembuatan Proposal	
5-4-2023	Seminar Proposal	
20-7-2023	Penerbitan ml skripsi	
24-7-2023	Perbaikan ms iii & iv	
8-9-2023	Cetakan Khs, Abstrak	
12-9-2023	Revisi Buku	
12-9-2023	Perbaikan Pengantar	
15-9-2023	Acc di ufuk	

Diketahui Dekan

Dosen Pembimbing

(Dr. Faisal, S.H., M.Hum)

(Dr. Faisal, S.H., M.Hum)





UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Site: www.umsu.ac.id | Email: fahum@umsu.ac.id | Facebook: [umsu](https://www.facebook.com/umsu) | Instagram: [umsu](https://www.instagram.com/umsu) | Twitter: [umsu](https://twitter.com/umsu) | YouTube: [umsu](https://www.youtube.com/umsu)

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/IBAN-PT/AK/P/PT/XXI/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> | fahum@umsu.ac.id | [umsu](https://www.facebook.com/umsu) | [umsu](https://www.instagram.com/umsu) | [umsu](https://twitter.com/umsu) | [umsu](https://www.youtube.com/umsu)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : M. RIZKAN FAUZI
NPM : 2106200492-P
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA
(PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA
TERHADAP KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT
AKIBAT PERISTIWA FORCE MEJEUR

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 15 September 2023

DOSEN PEMBIMBING

Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN. 0122087502

Unggul | Cerdas | Terpercaya





UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UIN/PT: Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/0K/IAN-PT/ALKP/PT/NU/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahum](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

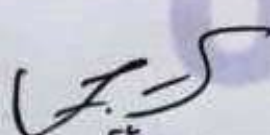
NAMA : M. RIZKAN FAUZI
NPM : 2106200492-P
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA TERHADAP KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT AKIBAT PERISTIWA FORCE MEJEUR
PENDAFTARAN : 22 September 2023


Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN. 0122087502





UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BJAN-PT/AK/NP/PT/01/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp (061) 6622400 – 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahumsumedan](#) [umsuumsu](#) [umsuumsu](#) [umsuumsu](#) [umsuumsu](#)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA

**UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I**

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Kamis, Tanggal 05 Oktober 2023, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : M. RIZKAN FAUZI
NPM : 2106200492-P
PRODI/BAGIAN : HUKUM/HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA TERHADAP KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT AKIBAT PERISTIWA FORCE MEJEUR

Dinyatakan : (A-) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Memuaskan
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus

Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Perdata.

PANITIA UJIAN

Ketua

Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
NIDN: 0122087502

Sekretaris

Dr. ZAINUDDIN, SH., M.H
NIDN: 0118047901

ANGGOTA PENGUJI:

1. IBRAHIM NAINGGOLAN, S.H., M.Hum
2. MIRSA ASTUTI, S.H., M.H
3. Dr. FAISAL, S.H., M.Hum

1.

2.

3.





UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Menyempatkan waktu untuk belajar
sambil bergembira

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Terakreditasi A Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 89/SK/BAN-PT/Akred/PT/III/2019
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
🌐 <https://fahum.umsu.ac.id> ✉ fahum@umsu.ac.id 📘 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : **M. RIZKAN FAUZI**
NPM : **2106200492P**
Program : **Strata – I**
Fakultas : **Hukum**
Program Studi : **Ilmu Hukum**
Bagian : **Hukum Perdata**
Judul Skripsi : **TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API
INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I
SUMATERA UTARA TERHADAP KERUSAKAN
BARANG YANG DIANGKUT AKIBAT
PERISTIWA *FORCE MAJEUR***

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, September 2023

Saya yang menyatakan



M. RIZKAN FAUZI



ABSTRAK

TANGGUNG JAWAB PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DIVISI REGIONAL I SUMATERA UTARA TERHADAP KERUSAKAN BARANG YANG DIANGKUT AKIBAT PERISTIWA *FORCE MAJEUR*

M. RIZKAN FAUZI

Perjanjian pengangkutan adalah salah satu bentuk perjanjian yang hidup ditengah-tengah masyarakat. Perusahaan pengangkutan menggunakan perjanjian baku dalam melakukan perjanjian pengangkutan. Pengangkut telah menyiapkan perjanjian pengangkutan dalam bentuk baku dan pengirim hanya bisa menerima perjanjian tersebut tanpa kesempatan untuk bernegosiasi mengenai isi perjanjian sehingga kedudukan para pihaknya dikatakan tidak seimbang. Dalam perjanjian pengangkutan apabila terjadi *force majeure* (keadaan memaksa) seperti kebakaran, bencana alam di luar kehendak manusia, tentu menimbulkan akibat hukum pada pihak-pihak.

Tujuan dalam skripsi ini adalah untuk mengetahui bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan barang, untuk mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*, untuk mengetahui kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan barang akibat peristiwa *force majeure*

Penulisan skripsi ini menggunakan metode telaah pustaka (*library research*) dan penelitian lapangan (*field research*). Jenis data penelitian ini adalah data sekunder dan disusun secara sistematis dan untuk mentelaah data-data sekunder menggunakan pendekatan yuridis normatif dan dianalisis secara kualitatif.

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 barang 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 barang 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 barang 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 barang akibat peristiwa tersebut. Kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan barang akibat peristiwa *force majeure* adalah proses pembuktian peristiwa *force majeure* yang menyebabkan kegagalan dalam melakukan pekerjaan pengangkutan barang. 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.

Kata Kunci: Tanggung Jawab, Kerusakan Barang, *Force Majeur*.

KATA PENGANTAR



Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadiran Allah SWT yang maha pengasih lagi penyayang atas segala rahmat dan karuniaNya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul **“Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Akibat Peristiwa *Force Majeur*”**.

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada: Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani., M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program Sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Faisal, S.H., M. Hum atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Zainuddin, S.H., M.H dan Wakil Dekan III Ibu Atikah Rahmi, S.H., M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Faisal, S.H., M. Hum selaku dosen pembimbing yang

dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terima kasih kepada seluruh narasumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan yang setinggi-tingginya diberikan terima kasih kepada Ayahanda dan Ibunda yang telah mengasih dan mendidik dengan curahan kasih sayang. Semoga Allah membalas kebaikannya. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya, tiada maksud mengecilkan arti pentingnya bantuan dan perannya, dan untuk itu disampaikan ucapan terima kasih yang setulus-tulusnya.

Akhir kata dengan segala kerendahan hati Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna sebagaimana layaknya karya manusia yang daif. Akan tetapi, Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat untuk menambah pengetahuan dan wawasan berfikir bagi setiap orang yang membacanya.

Medan, Agustus 2023
Penulis

M. Rizkan Fauzi

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I : PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah.....	7
2. Faedah Penelitian	7
B. Tujuan Penelitian	8
C. Definisi Operasional	8
D. Keaslian Penelitian.....	9
E. Metode Penelitian	11
1. Jenis pendekatan	11
2. Sifat Penelitian.....	11
3. Sumber data	12
4. Alat pengumpulan data.....	12
5. Analisis data.....	13
BAB II : TINJAUAN PUSTAKA	14
A. Perjanjian	14
B. Tanggung Jawab	26
C. <i>Force Majeure</i>	31

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	35
A. Bentuk Perjanjian Pengangkutan Barang Antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan dengan Pengangkutan Barang	35
B. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Akibat Peristiwa <i>Force Majeur</i>	46
C. Kendala dalam Pemenuhan Tanggung Jawab Atas Kerusakan Barang Akibat Peristiwa <i>Force Majeur</i>	63
BAB IV : KESIMPULAN DAN SARAN	71
A. Kesimpulan	71
B. Saran.....	72

DAFTAR PUSTAKA.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pengangkutan merupakan bidang yang vital dalam kehidupan masyarakat, dengan adanya pengangkutan berbagai kesulitan yang ditemui manusia dapat diselesaikan.¹ Peranan jasa angkutan dalam masyarakat umum maupun masyarakat dunia usaha sangat dibutuhkan, karena akan memudahkan pihak yang membutuhkan untuk mengangkut penumpang atau barang 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 barang 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 barang dapat berhubungan langsung dengan pengirim barang, dalam praktek dapat pula tidak langsung berhubungan dengan

¹Abdulkadir Muhammad. 2018. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 48.

pengirim melainkan melalui perantara yaitu perusahaan yang bergerak sebagai agen pengiriman barang, jika pengirim tidak berhubungan dengan pengangkut ini berarti pihak pengirim dengan pengangkut tidak ada hubungan hukum yang mengikat.

Pengangkutan barang merupakan rangkaian kegiatan (peristiwa) pemindahan barang atau penumpang dari satu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan pembongkaran barang muatan.² Adapun peristiwa hukum pengangkutan meliputi tiga pokok kajian, yaitu meliputi:

1. Serangkaian perbuatan hukum mengenai cara terjadi perjanjian
2. Pengangkutan.
3. Saat terjadinya perjanjian pengangkutan.
4. Pembuktian dengan dokumen pengangkutan.³

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 barang dari satu tempat ke tempat lain.⁴

Kemajuan di bidang transportasi mendorong pengembangan ilmu hukum, baik perundang-undangan maupun kebiasaan yang berlaku di bidang pengangkutan. Sesuai atau tidaknya undang-undang maupun kebiasaan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat. Hal ini tergantung dari

² *Ibid* , halaman 34.

³HS. Salim. 2018. *Perkembangan Hukum Kontrak Innoninaat di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, Jakarta, halaman 35

⁴A.Abas Salim. 2017. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: . Raja Grafindo Persada, halaman 2

penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Melakukan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat tujuan dilakukan dengan suatu perjanjian.⁵

Perjanjian dalam Islam disebut dengan *akad* yaitu pertalian antara *ijab* dan *kabul* sesuai dengan kehendak syariat (Allah dan Rasul-Nya) yang menimbulkan akibat hukum pada objeknya. Perjanjian dalam Islam dijelaskan dalam Al-Qur'an Surat Ali Imron Ayat 76 “

بَلَىٰ مَنْ أَوْفَىٰ بِعَهْدِهِ وَاتَّقَىٰ فَإِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُتَّقِينَ ٧٦

Artinya: (Bukan demikian), sebenarnya siapa yang menepati janji (yang dibuat)nya dan bertakwa, maka sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang bertakwa.⁶

Perjanjian menurut ketentuan syariat Islam pada dasarnya tidak berbeda dengan ketentuan perjanjian yang diatur di dalam hukum positif yang berlaku di Indonesia yang didasarkan pada aturan-aturan yang ditentukan dalam KUHPerdota. Secara yuridis, perjanjian adalah “suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.”⁷ Akibat peristiwa ini, timbullah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian ini menerbitkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perikatan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.

⁵ Sinta Uli. 2016. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transportasi Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*. Medan: USU Press, halaman .58.

⁶ Kementerian Agama RI, 2016. *Alwuran dan Terjemahannya*. Bandung: CV Darus Sunnah, halaman 116

⁷R. Wirjono Prodjodikoro. 2016. *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Bandung: Mandar Maju, halaman 4.

Menurut Pasal 1320 KUHPdata bahwa untuk sahnya suatu perjanjian, maka harus memenuhi syarat yaitu :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.
3. Suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

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 memperlancar arus perpindahan orang dan/ barang 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 barang.

Pelaksanaan suatu perjanjian pengangkutan barang 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.

Hal yang timbul dalam penyelenggaraan pengangkutan, pengangkut bertanggung jawab sepenuhnya. Baik karena kesengajaan maupun kelalaiannya. Seperti yang tercantum dalam Pasal 1366 KUHPdata yaitu: “Setiap orang bertanggung jawab tidak saja untuk kerugian yang disebabkan oleh perbuatannya, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan kelalaian atau kurang hati-hatiannya.”

Pasal 1367 KUHPerdota dinyatakan bahwa: “seseorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.”

Perjanjian pengangkutan merupakan salah satu bentuk perjanjian yang hidup di masyarakat. Dalam perjanjian pengangkutan apabila terjadi wanprestasi, terjadi *force majeure/overmacht* (keadaan memaksa) seperti kebakaran, bencana alam di luar kehendak manusia, tentu menimbulkan akibat hukum pada pihak-pihak.⁸

Pihak yang merasa dirugikan dapat meminta ganti rugi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1243 KUHPerdota yaitu:

Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila si berutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya.

Prakteknya tidak semua tindakan yang merugikan salah satu pihak dapat dituntut ganti kerugian, karena apabila tindakan yang dilakukan oleh salah satu pihak bukan karena kelalaiannya maka pihak tersebut dapat terbebas dari pembayaran ganti kerugian. Hal ini juga diatur dalam Pasal 1244 KUHPerdota dan 1245 KUHPerdota. Pasal 1244 KUHPerdota menyebutkan:

Jika ada alasan untuk itu, si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga apabila ia tak dapat membuktikan bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan suatu hal

⁸ Sutiono Usman Aji, 2018. , *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: Rineka Cipta, halaman. 120

yang tak terduga, pun tidak dapat dipertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itupun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.

Pasal 1245 KUHPerdara menyebutkan:

Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja si berutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.

Keadaan seperti yang tersebut diatas disebut juga keadaan memaksa (*force majeure*). Di dalam suatu perjanjian pada umumnya selalu memasukkan klausula mengenai *force majeure* ini agar para pihak mengerti pembatasan antara kelalaian yang disebabkan oleh para pihak itu sendiri dan kelalaian yang terjadi karena adanya keadaan yang memaksa.

Praktiknya dalam pengangkutan barang 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 barang yang diangkut yang bermuatan minyak. Peristiwa ini mengakibatkan rusaknya mutu barang yang diangkut dan terlambatnya barang tersebut sampai ke tujuan.

Aibatnya maka pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dapat dimintakan pertanggungjawaban. Berdasarkan hal tersebut, maka tanggung jawab dalam perjanjian pengangkutan tersebut di atas maka akan diteliti dan dianalisis secara lebih mendalam, sehingga melakukan penelitian dengan judul "**Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Akibat Peristiwa Force Majeur**)"

1. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penulisan skripsi ini adalah :

- a. Bagaimana bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan barang ?
- b. Bagaimana tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*?
- c. Apakah kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan barang akibat peristiwa *force majeure*?

2. Faedah Penelitian

Adapun yang menjadi manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Secara teoritis sebagai bahan kajian bagi ilmu pengetahuan hukum, khususnya dalam bidang hukum keperdataan serta dapat dijadikan *referensi* bagi penelitian selanjutnya mengenai tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*.
- b. Secara praktis sebagai bahan kajian bagi masyarakat dan khususnya untuk penulis sendiri tentang tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan Penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan barang
2. Untuk mengetahui tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*.
3. Untuk mengetahui kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan barang akibat peristiwa *force majeure*.

C. Definisi Operasional

Definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

1. Perjanjian adalah persetujuan yang dibuat oleh dua piha atau lebih tertulis maupun lisan, masing-masing sepakat untuk mentaati isi persetujuan yang telah dibuat secara bersama.⁹
2. Tanggung jawab adalah keadaan dimana wajib menanggung segala sesuatu, sehingga berkewajiban menanggung, memikul jawab, menanggung segala sesuatunya atau memberikan jawab dan menanggung akibatnya.¹⁰
3. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara yang beralamat di Jl. Prof. H. M. Yamin No.13, Gg. Buntu, Kec. Medan Tim., Kota Medan, Sumatera Utara 20236 adalah Badan Usaha Milik Negara yang bertugas menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan kereta api dalam rangka mempelancar arus perpindahan orang dan/ barang secara massal.

⁹Sudarsono. 2016. *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, halaman 355.

¹⁰ *Ibid*, halaman 79.

4. Kerusakan adalah adanya produk yang cacat (*defect product*).¹¹
5. Barang adalah suatu objek fisik yang dapat dilihat dan disimpan atau jasa yang memiliki nilai¹²
6. Keadaan memaksa (*force majeure*) adalah keadaan dimana seseorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, sementara si debitur tersebut tidak dalam keadaan itikad buruk.¹³

D. Keaslian Penelitian

Berdasarkan pemeriksaan yang telah dilakukan oleh peneliti di perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara diketahui bahwa penelitian tentang “Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Akibat Peristiwa *Force Majeur* belum pernah dilakukan penelitian. Peneliti mencantumkan karya tulis ilmiah yang temanya hampir sama dengan judul penelitian di atas, tetapi memiliki perbedaan dalam perumusan masalah yang dibahas yaitu:

1. Skripsi Maya Paramita, Nim: 01380604, Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta Tahun 2018, yang berjudul “ Tanggung Jawab PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi Vi Yogyakarta Terhadap Kerugian Penumpang Kereta Api Kelas Ekonomi Dalam Perspektif Hukum

¹¹ Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa. 2018, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, halaman 91

¹² *Ibid*, halaman 18.

¹³ Munir Fuady, 2017. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bsinis)*, Bandung: Citra Aditya Bakti, halaman 113 .

Islam”. Skripsi ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris yang membahas tentang tanggung jawab PT. Kereta Api (Persero) kepada penumpang terhadap kerugian yang ditimbulkan dalam menggunakan jasa kereta api kelas ekonomi di wilayah kerja Daerah Operasi (DAOP) VI Yogyakarta ditinjau dari hukum Islam.

2. Skripsi Serlinda Prima Hardiani, NPM: 12.20.0071, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang Tahun 2018 yang berjudul “Pelaksanaan Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Terhadap Penumpang Yang Mengalami Kerugian (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daop IV Semarang)”, skripsi ini merupakan penelitian yuridis empiris yang meneliti dan melihat tentang pelaksanaan Tanggung Jawab PT. KAI Daop IV Semarang, Hambatan-hambatan yang Dialami dalam Pelaksanaan Tanggung Jawab Terhadap Penumpang yang Mengalami Kerugian
3. Skripsi Eko Prasetyo, NIM : 10.17.3591, mahasiswa Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Banyuwangi Tahun 2021 yang berjudul: Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jasa Kereta Api Pada Pelayanan Angkutan Penumpang Dan Barang Berkaitan Dengan Gangguan Operasional Kereta Api Berdasarkan Undang-Undang Nomor 08 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Pengguna jasa angkutan barang (Studi Kasus Di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi 9 Jember).. Skripsi ini merupakan penelitian yuridis empiris yang membahas tentang pertanggung jawaban PT. Kereta Api Indonesia (persero) kepada pengguna jasa angkutan kereta api yang mengalami gangguan operasional kereta api serta perlindungan hukum terhadap pengguna jasa kereta api yang mengalami

kerugian harta benda jika terjadi gangguan operasional kereta api pada angkutan barang atau bagasi.

Berdasarkan penelitian tersebut di atas, maka pembahasan yang dibahas di dalam skripsi ini berbeda dengan permasalahan di atas. Kajian topik bahasan yang penulis angkat dalam bentuk skripsi ini mengarah kepada tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure* sehingga dikatakan murni hasil pemikiran penulis yang dikaitkan dengan teori-teori hukum yang berlaku maupun doktrin-doktrin yang ada, sehingga penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya secara ilmiah atau secara akademik.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Pendekatan

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.¹⁴

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang hanya semata-mata melukiskan keadaan objek atau peristiwanya tanpa suatu maksud untuk mengambil kesimpulan-kesimpulan yang berlaku secara umum. Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yaitu penelitian terhadap asas-asas

¹⁴Ida Hanifah dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: FH. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, halaman 19.

hukum.¹⁵ Penelitian hukum ini juga disebut sebagai penelitian kepustakaan ataupun studi dokumen disebabkan penelitian ini lebih banyak dilakukan terhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.

3. Sumber data

Sumber data dalam penelitian ini didapatkan melalui:

- a. Data primer yaitu data yang diperoleh atau dikumpulkan langsung di lapangan yaitu di PT. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara.
- b. Data yang bersumber dari hukum Islam yaitu Al-Qurán Surat Ali Imron Ayat 76 dan Hadist (Sunah Rasul). Data yang bersumber dari Hukum Islam tersebut lazim disebut pula sebagai data kewahyuan.¹⁶
- c. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui:
 - b. Bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan, dalam penelitian ini dipergunakan yaitu Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - c. Bahan hukum sekunder yaitu berupa buku bacaan yang relevan dengan penelitian ini.
 - d. Bahan hukum tersier misalnya ensiklopedia, bahan dari internet, bibliografi dan sebagainya.

4. Alat pengumpul data

Alat pengumpul data dalam penelitian ini adalah:

- a. Penelitian kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan dua cara yaitu:

¹⁵ Bambang Sunggono. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, halaman 184.

¹⁶ Ida Hanifah dkk. *Op. Cit.*, halaman 20.

- 1) *Offline* yaitu menghimpun data studi kepustakaan (*library research*) secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
 - 2) *Online* yaitu studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara *searching* melalui media internet guna menghimpun data skunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
- b. Penelitian lapangan (*field research*) untuk mendapatkan gambaran atau informasi tentang penelitian yang sejenis dan berkaitan dengan permasalahan yang diteliti dan melakukan wawancara langsung dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara.

5. Analisis data

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 barang yang diangkut akibat peristiwa *force majeure*).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perjanjian

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 J. Satrio bahwa di dalam perjanjian terdapat unsur janji yang diberikan oleh pihak yang satu kepada pihak yang lain.¹⁷ Salim HS menyebutkan bahwa perjanjian adalah perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum.¹⁸ 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

¹⁷*Ibid*, halaman 9.

¹⁸ Salim HS. 2017. *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat Di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 15.

prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu. Kehendak para pihak yang diwujudkan dalam kesepakatan adalah merupakan dasar mengikatnya suatu perjanjian.¹⁹

Perikatan adalah hubungan hukum antara dua pihak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu (kreditur) berhak atas prestasi dan pihak yang lain (debitur) berkewajiban memenuhi prestasi itu. Berdasarkan pengertian tersebut, dalam satu perikatan terhadap hak di satu pihak dan kewajiban di pihak lain. Jadi dalam perjanjian timbal balik dimana hak dan kewajiban di satu pihak saling berhadapan di pihak lain terdapat dua perikatan.

Perjanjian dalam KUHPerdara dapat ditemukan dalam Pasal 1313 ayat (1) KUHPerdara menyatakan perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu pihak atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih. Menurut Pasal 1313 ayat (1) KUHPerdara mengatakan dapat diketahui bahwa suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Peristiwa tersebut timbul suatu hubungan antara dua orang atau lebih yang dinamakan perikatan. Dengan demikian perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan. Selain dari perjanjian, perikatan juga dilahirkan dari undang-undang Pasal 1233 KUHPerdara atau dengan perkataan lain ada perikatan yang lahir dari undang-undang. Pada kenyataannya yang paling banyak adalah perikatan yang lahir dari perjanjian.

Perjanjian dapat menerbitkan perikatan diantara kedua orang atau kedua pihak yang membuatnya. Istilah perjanjian dalam hukum perjanjian merupakan

¹⁹ Suharnoko. 2016. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, halaman 3.

kesepadanan dai istilah *overeenkomst* dalam bahasa Belanda atau *agreement* dalam bahasa Inggris. Istilah hukum perjanjian mempunyai cakupan yang lebih sempit dari istilah hukum perikatan. Jika dengan istilah hukum perikatan dimaksudkan untuk mencakup semua bentuk perikatan dalam bukum ketiga KUHerdata, jadi termasuk ikutan hukum yang berasal dari perjanjian dan ikatan hukum yang terbut dari undang-undang, maka dengan istilah hukum perjanjian hanya dimaksudkan sebagai pengaturan tentang ikatan hukum yang terbit dari perjanjian saja.

Perikatan yang lahir dari perjanjian, memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuat suatu perjanjian, sedangkan perikatan yang lahir dari undang-undang diadakan oleh undang-undang di luar kemauan para pihak yang bersangkutan. Apabila dua orang mengadakan suatu perjanjian maka mereka bermaksud agar antara mereka berlaku suatu perikatan hukum. Dengan demikian dapat dipahami bahwa kontrak atau perjanjian adalah suatu kesepakatan yang diperjanjikan (*promissory agreement*) diantara dua pihak atau lebih pihak yang dapat menimbulkan atau menghilangkan hubungan hukum.

Sesuai dengan Pasal 1233, 1234, 1314, 1236, 1239, dan Pasal 1240 KUHPerdara, pengertian, perjanjian kontrak ataupun perikatan adalah sama, sehingga dapat saling dipertukarkan penggunaannya. Sebuah kontrak dibuat oleh beberapa pihak yang membuat kesepakatan, atau dianggap telah bersepakat, dan hukum mengakui hak dan kewajiban yang muncul dari kesepakatan tersebut. Kontrak merupakan suatu peristiwa yang konkret dan dapat diamati, baik itu kontrak yang dilakukan secara tertulis maupun tidak tertulis.

Perikatan yang timbul karena suatu perjanjian adalah memang dikehendaki oleh kedua belah pihak di dalam suatu perjanjian. Karena dengan suatu perjanjian dapat diketahui bahwa para pihak menghendaki timbulnya suatu perikatan di antara mereka dan pada umumnya perikatan ini akan terputus atau akan hapus jika prestasi yang diperjanjikan telah dipenuhi.

Kontrak atau perjanjian merupakan salah satu dari dua dasar hukum yang ada selain dari undang-undang yang dapat menimbulkan perikatan. Bahkan apabila diperhatikan dalam praktik di masyarakat, perikatan yang bersumber dari kontrak atau perjanjian begitu mendominasi. Ciri utama dari perikatan adalah hubungan hukum antara para pihak, dimana dengan hubungan hukum tersebut terdapat hak (prestasi) dan kewajiban (kontra prestasi) yang saling dipertukarkan oleh para pihak.

Kontrak atau perjanjian di dalamnya memuat unsur-unsur perjanjian dan diantara unsur-unsur tersebut mempunyai keterkaitan. Eksistensi perjanjian (hukum kontrak) dalam hubungannya dengan berbagai pihak sering dikaitkan dengan keseimbangan dalam perjanjian. Asas keseimbangan dalam perjanjian dengan berbagai aspek merupakan unsur yang sangat penting dalam suatu perjanjian. Unsur-unsur dalam perjanjian tersebut adalah:

1. Unsur Esensial

Unsur esensial merupakan bagian pokok dalam suatu perjanjian sehingga mutlak adanya, sebab apabila perjanjian tidak memiliki bagian pokok, perjanjian tersebut tidak memenuhi syarat. Misalnya, dalam perjanjian jual beli harus ada

kesepakatan mengenai barang dan harga karena tanpa kesepakatan mengenai barang dan harga dalam kontrak jual beli, kontrak tersebut batal demi hukum karena tidak ada hal tertentu yang diperjanjikan.

2. Unsur Naturalia

Unsur naturalia merupakan unsur yang telah diatur dalam undang-undang sehingga unsur naturalia merupakan unsur yang selaku dianggap ada dalam kontrak. Misalnya, dalam jual beli, unsur naturalianya terletak pada kewajiban penjual untuk menjamin adanya cacat tersembunyi.

3. Unsur Aksidentalia

Unsur aksidentalia merupakan unsur yang nanti ada atau mengikat para pihak jika para pihak memperjanjikannya. Aktivitas bisnis pada dasarnya senantiasa dilandasi aspek hukum terkait, ibaratnya sebuah kereta api hanya akan dapat berjalan menuju ketempat tujuannya apabila ditopang dengan rel yang berfungsi sebagai landasan gerakannya. Tidak berlebihan kiranya, apabila keberhasilan suatu bisnis yang menjadi tujuan akhir para pihak hendaknya senantiasa memperhatikan aspek kontraktual yang membingkai aktivitas bisnis tersebut. Dengan demikian, bagaimana agar bisnis berjalan sesuai dengan tujuan akan berkorelasi dengan struktur kontrak yang dibangun bersama. Kontrak akan melindungi proses bisnis para pihak apabila pertama-tama dan terutama kontrak tersebut dibuat secara sah karena hal ini menjadi penentu proses hubungan hukum selanjutnya.²⁰

²⁰ Agus Yudha Hernoko. 2016. *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, Jakarta: Kencana Prenadamedia Group, halaman 156.

Salim HS berpendapat bahwa kehendak para pihak yang diwujudkan dalam kesepakatan adalah merupakan dasar mengikatnya suatu perjanjian dalam hukum kontrak. Kehendak itu dapat dinyatakan dengan berbagai cara baik lisan maupun tertulis dan mengikat para pihak dengan segala akibat hukumnya.²¹

Menyikapi tuntutan dinamika tersebut, maka pembuat undang-undang telah menyiapkan seperangkat aturan hukum sebagai tolak ukur bagi pihak untuk menguji standar keabsahan perjanjian yang dibuat. Perangkat aturan hukum tersebut sebagaimana yang diatur dalam sistematika Buku III KUHPerdara.²² Dengan dipenuhinya empat syarat sahnya perjanjian tersebut, maka suatu perjanjian menjadi sah dan mengikat secara hukum bagi para pihak yang membuatnya.²³

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.

Syarat yang pertama sahnya perjanjian adalah kesepakatan atau consensus para pihak. Kesepakatan ini diatur dalam Pasal 1320 ayat (1) KUHPerdara. Kesepakatan adalah persesuaian pernyataan kehendak antara satu orang atau lebih dengan pihak lainnya. Kesepakatan yang sesuai itu adalah pernyataannya, karena kehendak itu dapat dilihat atau diketahui orang lain. Ada lima cara terjadinya persesuaian pernyataan kehendak yaitu dengan:

- a. Bahasa yang sempurna dan tertulis;
- b. Bahasa yang sempurna secara lisan;
- c. Bahasa yang tidak sempurna asal dapat diterima oleh pihak lawannya;

²¹Suharnoko. *Op. Cit*, halaman 3.

²² Agus Yudha Hernoko, *Op. Cit.*, halaman 156.

²³ *Ibid.*, halaman 1.

- d. Bahasa isyarat asal dapat diterima oleh pihak lawannya;
- e. Diam atau membisu tetapi asal dipahami atau diterima pihak lawan.²⁴

Pernyataan kehendak tidak selalu harus dinyatakan secara tegas namun dapat dengan tingkah laku atau hal-hal lain yang mengungkapkan pernyataan kehendak para pihak.²⁵ Pada dasarnya cara yang paling banyak dilakukan oleh para pihak yaitu dengan bahasa yang sempurna secara lisan dan secara tertulis. Tujuan pembuaan perjanjian secara tertulis adalah agar memberikan kepastian hukum bagi para pihak dan sebagai alat bukti yang sempurna apabila timbul sengketa di kemudian hari.²⁶

Kesepakatan yang merupakan pernyataan kehendak para pihak dibentuk oleh dua unsur yaitu unsur penawaran dan penerimaan. Penawaran (*aanbod, offerte, offer*) diartikan sebagai pernyataan kehendak yang mengandung usul untuk mengadakan perjanjian. Usul ini mencakup *esensialia* perjanjian yang akan ditutup, sedangkan penerimaan (*aanvarding, acceptatie, acceptance*) merupakan pernyataan setuju dari pihak lain yang ditawarkan.²⁷

2. Kecakapan untuk membuat suatu perjanjian.

Kecakapan bertindak adalah kecakapan atau kemampuan untuk melakukan suatu perbuatan hukum. Perbuatan hukum adalah perbuatan yang akan menimbulkan akibat hukum. Orang-orang yang akan mengadakan perjanjian haruslah orang-orang yang cakap dan mempunyai wewenang untuk melakukan perbuatan hukum sebagaimana yang ditentukan dalam undang-undang. Orang

²⁴ Salim HS. *Op.Cit*, halaman 23.

²⁵ Agus Yudha Hernoko, *Op. Cit.*, halaman 162.

²⁶ *Ibid.*, halaman 24.

²⁷ *Ibid.*, halaman 162.

yang cakap atau mempunyai wewenang untuk melakukan perbuatan hukum adalah orang yang sudah dewasa.²⁸

Orang yang tidak berwenang untuk melakukan perbuatan hukum adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 1330 KUH Perdata yaitu:

- a. Anak dibawah umur (*minderjarigheid*);
- b. Orang yang ditaruh di bawah pengampuan;
- c. Isteri. Kedudukan isteri dalam perkembangannya dapat melakukan perbuatan hkum sebagaimana diatur dalam Pasal 31 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1974 dan dikeluarkannya Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 1963.²⁹

3. Suatu hal tertentu.

Suatu hal tertentu adalah perihal yang merupakan objek dari suatu kontrak sehingga suatu kontrak haruslah mempunyai objek tertentu.³⁰ Suatu hal tertentu adalah prestasi yang menjadi pokok perjanjian yang bersangkutan. Hal ini untuk memastikan sifat dan luasnya pernyataan-pernyataan yang menjadi kewajiban para pihak. Pernyataan-pernyataan yang tidak dapat ditentukan sifat dan luas kewajiban para pihak adalah tidak mengikat (batal demi hukum).³¹

Ketentuan tentang objek tertentu dalam perjanjian adalah:

- a. Barang yang merupakan objek perjanjian tersebut haruslah barang yang dapat diperdagangkan.

Pasal 1332 KUH Perdata ditentukan bahwa: Hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja dapat menjadi pokok suatu perjanjian. Barang-barang yang dapat dijadikan obyek perjanjian hanyalah barang-barang yang dapat diperdagangkan karena lazimnya barang-barang yang dipergunakan untuk

²⁸ Salim HS, *Op. Cit.*, halaman 24.

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Munir Fuady. *Op. Cit.*, halaman 72.

³¹ Agus Yudha Hernoko, *Op. Cit.*, halaman 191.

kepentingan umum dianggap sebagai barang-barang di luar perdagangan, sehingga tidak bisa dijadikan obyek perjanjian.

- b. Pada saat perjanjian dibuat, minimal barang tersebut sudah dapat ditentukan jenisnya.

Pasal 1333 ayat (1) KUHPerdara dinyatakan bahwa: “Suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya.

- c. Jumlah barang tersebut boleh tidak tertentu, asal saja jumlah tersebut kemudian dapat ditentukan atau dihitung

Menurut Pasal 1333 ayat (2) KUHPerdara bahwa: Tidaklah menjadi halangan bahwa jumlah barang tidak tentu, asal saja jumlah itu terkemudian dapat ditentukan atau dihitung.

- d. Barang tersebut dapat juga barang yang baru akan ada di kemudian hari

Pasal 1334 ayat (1) KUHPerdara, ditentukan bahwa: Barang-barang yang baru akan ada dikemudian hari dapat menjadi pokok suatu perjanjian.

- e. Tidak dapat dibuat kontrak terhadap barang yang masih ada dalam warisan yang belum terbuka (Pasal 1334 ayat (2) KUHPerdara.³²

4. Suatu sebab yang halal.

Sebab (*causa*) adalah isi perjanjian itu sendiri, dengan demikian kausa merupakan prestasi dan kontra prestasi yang saling dipertukarkan oleh para pihak.³³ Pasal 1335 KUHPerdara, dinyatakan bahwa: Suatu perjanjian tanpa sebab, atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang, tidak

³² *Ibid.*

³³ *Ibid*, halaman 194.

mempunyai kekuatan. Sebab yang terlarang dalam Pasal 1337 KUHPerdara adalah: Suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum. Perjanjian yang dibuat dengan sebab yang demikian tidak mempunyai kekuatan.

Memperhatikan ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara mengenai syarat sahnya perjanjian, maka agar suatu perjanjian mempunyai kekuatan mengikat (sah) maka seluruh persyaratan tersebut di atas harus dipenuhi (kesepakatan, kecakapan, hal tertentu, dan kausa yang diperbolehkan). Syarat sahnya perjanjian ini bersifat kumulatif, artinya seluruh persyaratan tersebut harus dipenuhi agar perjanjian itu menjadi sah. Dengan konsekuensi tidak dipenuhi satu atau lebih syarat dimaksud akan menyebabkan perjanjian tersebut dapat diganggu gugat keberadaannya (batal/*nietig* atau dapat dibatalkan/*vernietigbaar*).³⁴

Konsekuensi hukumnya adalah bahwa jika suatu kontrak yang tidak memenuhi syarat kausa yang legal sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 1320 KUHPerdara, maka kontrak yang bersangkutan tidak mempunyai kekuatan hukum. Dengan perkataan lain, suatu kontrak tanpa suatu kausa yang legal akan merupakan kontrak yang batal demi hukum (*nietig, null and void*).³⁵

Apabila syarat pertama dan kedua tidak terpenuhi, maka perjanjian itu dapat dibatalkan. Artinya, salah satu pihak dapat mengajukan kepada pengadilan untuk membatalkan perjanjian yang disepakatinya, akan tetapi apabila para pihak tidak ada yang keberatan, maka perjanjian itu tetap dianggap sah. Syarat ketiga

³⁴ *Ibid.*, halaman 198.

³⁵ Munir Fuady. *Op. Cit.*, halaman 75.

dan keempat tidak terpenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum, artinya bahwa dari semula perjanjian itu dianggap tidak ada.³⁶

Akibat perjanjian yang telah memenuhi syarat-syarat sahnya perjanjian disebutkan dalam Pasal 1338 KUHPerdara yang menyebutkan:

1. Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.
2. Persetujuan-persetujuan itu tidak dapat ditarik kembali selain dengan sepakat kedua belah pihak atau karena alasan-alasan yang oleh undang-undang dinyatakan cukup untuk itu.
3. Persetujuan-persetujuan hanya berlaku antara pihak-pihak yang membuatnya.

Beberapa asas dari kontrak yang diatur dalam KUHPerdara yang perlu mendapat perhatian, yaitu asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*), asas konsensualisme (*consensualism*), asas kepastian hukum (*pacta sun servanda*), asas itikad baik (*good faith*) dan berikut penjelasannya:

1. Asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*)

Asas kebebasan berkontrak, merupakan asas yang menduduki posisi sentral di dalam hukum kontrak, meskipun asas ini tidak dituangkan menjadi aturan hukum yang mempunyai pengaruh yang sangat kuat dalam hubungan kontraktual para pihak.³⁷ Asas kebebasan berkontrak, para pihak bebas membuat kontrak dan mengatur sendiri isi kontrak, sepanjang memenuhi ketentuan:

- a. Memenuhi syarat sebagai suatu kontrak;
- b. Tidak dilarang oleh undang-undang;
- c. Sesuai dengan kebiasaan yang berlaku;

³⁶ Salim HS, *Op. Cit.*, halaman 25.

³⁷ Agus Yudha Hernoko, *Op. Cit.*, halaman 108

d. Sepanjang kontrak tersebut dilaksanakan dengan itikad baik.

Kebebasan berkontrak memberikan jaminan kebebasan kepada seseorang untuk secara bebas dalam beberapa hal yang berkaitan dengan perjanjian diantaranya:

- a. Bebas menentukan apakah ia akan melakukan perjanjian atau tidak.
- b. Bebas menentukan dengan siapa ia akan melakukan perjanjian.
- c. Bebas menentukan isi atau klausul perjanjian.
- d. Bebas menentukan bentuk perjanjian.
- e. Kebebasan-kebebasan lainnya yang tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.

2. Asas kepastian hukum (*pacta sunt servanda*)

Asas *pacta sunt servanda* (kepastian hukum) yaitu janji itu mengikat mengajarkan bahwa suatu kontrak yang dibuat secara sah mempunyai kekuatan hukum yang penuh. KUHPerdota juga menganut prinsip ini dengan melukiskan bahwa suatu kontrak berlaku seperti undang-undang bagi para pihak.³⁸

3. Asas itikad baik (*good faith*)

Pasal 1338 dalam ayat (3) KUHPerdota menyebutkan perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. Itikad baik berarti keadaan batin para pihak untuk membuat dan melaksanakan kontrak secara jujur, terbuka, dan saling percaya. Dalam kontrak, keadaan batin para pihak tidak boleh dicemari oleh maksud-maksud untuk melakukan tipu daya atau menutup-nutupi keadaan yang sebenarnya.

³⁸ Munir Fuady. *Op. Cit.*, halaman 30.

Masing-masing calon pihak dalam perjanjian terdapat suatu kewajiban untuk mengadakan penyelidikan dalam batas-batas yang wajar terhadap pihak lawan sebelum menandatangani kontrak atau masing-masing pihak harus menaruh perhatian yang cukup dalam menutup kontrak yang berkaitan dengan itikad baik.

Perjanjian pada umumnya akan berakhir apabila tujuan dari perjanjian itu telah dicapai, yang masing-masing pihak telah memenuhi prestasi yang diperjanjikan, sebagaimana yang mereka kehendaki bersama dalam mengadakan perjanjian tersebut. Cara berakhirnya perikatan ini diatur dalam Pasal 1381 KUH Perdata yang meliputi:

1. Berakhirnya perikatan karena undang-undang.
2. Konsignasi.
3. Musnahnya barang terhutang.
4. Daluarsa.
5. Berakhirnya perikatan karena perjanjian dibagi menjadi tujuh, yaitu:
6. Pembayaran;
7. *Novasi* (pembaruan hutang);
8. Kompensasi;
9. *Konfusio* (pencampuran hutang);
10. Pembebasan Hutang;
11. Kebatalan atau pembatalan.
12. Berlakunya syarat batal.

B. Tanggung Jawab

Tanggung jawab menurut kamus umum Bahasa Indonesia adalah, keadaan wajib menanggung segala sesuatunya. Tanggung jawab hukum adalah kesadaran

manusia akan tingkah laku atau perbuatan yang disengaja maupun yang tidak disengaja. Hukum pada hakikatnya adalah sesuatu yang abstrak, tetapi dalam manifestasinya bisa berwujud konkret. Suatu ketentuan hukum baru dapat dinilai baik jika akibat-akibat yang dihasilkan dari penerapannya adalah kebaikan, kebahagiaan yang sebesar-besarnya dan berkurangnya penderitaan.³⁹

Apabila seseorang dirugikan karena perbuatan seseorang lain, sedang diantara mereka itu tidak terdapat sesuatu perjanjian (hubungan hukum perjanjian), maka berdasarkan undang undang juga timbul atau terjadi hubungan hukum antara orang tersebut yang menimbulkan kerugian itu.⁴⁰ Ada 3 (tiga) prinsip pertanggungjawaban perdata yang diatur dalam KUH.Perdata yaitu:

1. Setiap tindakan yang menimbulkan kerugian atas diri orang lain berarti orang yang melakukannya harus membayar kompensasi sebagai pertanggungjawabannya.
2. Seseorang harus bertanggungjawab tidak hanya karena kerugian yang dilakukannya dengan sengaja tetapi juga karena kelalaian atau kurang berhati-hati.
3. Seseorang yang memberikan pertanggungjawaban tidak hanya atas kerugian yang ditimbulkan dari tindakannya sendiri, tetapi juga atas kerugian yang ditimbulkan dari tindakan orang lain yang berada dibawah pengawasannya.⁴¹

Menurut Shidarta, bahwa secara umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Kesalahan (*liability based on fault*);
2. Praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability*);
3. Praduga selalu tidak bertanggung jawab (*presumption of non liability*);
4. Tanggung jawab mutlak (*strict liability*);
5. Pembatasan tanggung jawab (*limitation of liability*).⁴²

³⁹ Masitah Pohan.2011.*Tanggung Jawab Sosial Perusahaan Terhadap Buruh*, Medan: Pustaka Bangsa Press, halaman 15.

⁴⁰ AZ Nasution. 2016. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Daya Widya, halaman 80.

⁴¹ Anny Isfandyarie. 2016. *Tanggungjawab Hukum dan Sanksi Bagi Dokter*. Jakarta: Prestasi Pustaka,halaman 7.

⁴² Shidarta.2015. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Grasindo, halaman 59.

Konsep tanggung jawab hukum berhubungan dengan pertanggungjawaban secara hukum atas tindakan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok yang bertentangan dengan undang-undang. Tanggung jawab hukum dalam hukum perdata berupa tanggung jawab seseorang terhadap perbuatan yang melawan hukum. Perbuatan melawan hukum memiliki ruang lingkup yang lebih luas dibandingkan dengan perbuatan pidana. Perbuatan melawan hukum tidak hanya mencakup perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang pidana saja, akan tetapi jika perbuatan tersebut bertentangan dengan undang-undang lainnya dan bahkan dengan ketentuan-ketentuan hukum yang tidak tertulis. Ketentuan perundang-undangan dari perbuatan melawan hukum bertujuan untuk melindungi dan memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan.

Menurut Pasal 1365 KUHPerdata, maka yang dimaksud dengan perbuatan melanggar hukum adalah perbuatan yang melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang karena salahnya telah menimbulkan kerugian bagi orang lain. Ilmu hukum mengenal 3 (tiga) katagori dari perbuatan melawan hukum, yaitu sebagai berikut:

1. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) sebagaimana terdapat dalam Pasal 1365 KUHPerdata. Pelaku haruslah mengandung unsur kesalahan (*schuldelement*) dalam melaksanakan perbuatan tersebut.⁴³
2. Tanggung jawab dengan unsur kesalahan khususnya kelalaian sebagaimana terdapat dalam pasal 1366 KUHPerdata.

⁴³ Munir Fuady. 2019. *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, Bandung: Citra Aditya Bhakti, halaman 11

3. Tanggung jawab mutlak (tanpa kesalahan) sebagaimana terdapat dalam pasal 1367 KUHPerdara disebutkan seorang tidak hanya bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatannya sendiri, tetapi juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya.

Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability* atau *liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan hukum perdata. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan menyatakan bahwa seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawabannya secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.⁴⁴

Pasal 1365 KUHPerdara yang lazim dikenal sebagai pasal tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya 4 (empat) unsur pokok yaitu:

1. Adanya perbuatan.
2. Adanya unsur kesalahan.
3. Adanya kerugian yang diderita.
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.⁴⁵

Setiap tuntutan pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan seseorang harus (wajib) bertanggung jawab. Dasar pertanggungjawaban itu menurut hukum perdata adalah kesalahan dan risiko yang ada dalam setiap peristiwa hukum.

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ *Ibid.*, halaman 61.

Tanggung jawab mutlak sering dikatakan bahwa pembebanan tanggung jawab tersebut tanpa melihat pada kesalahan, kadang-kadang dapat dikatakan pula bahwa sebenarnya kurang melibatkan pandangan moral terhadap ketentuan bahwa seseorang yang secara *innocent* menimbulkan kerugian harus mengganti kerugian.

Analisis-analisis yang tradisional memandang akibat seperti itu, sebagai suatu pengecualian terhadap peraturan yang sudah berlaku umum dan menyatakan pula pelaku tidak bersalah, karena hanya melakukan sesuatu yang dapat diterima akal dengan cara yang masuk akal pula, sungguhpun harus bertanggung jawab. Dasar dari tanggung jawab adalah penciptaan suatu akibat yang berbahaya terhadap anggota masyarakat yang lain. Terdapat juga kesalahan bersyarat, yang berarti bahwa tergugat tidak dapat dipandang bersalah, kecuali atau sampai dengan timbulnya akibat yang berbahaya dari tindakannya itu. Kalau bahaya terhadap orang lain itu telah timbul, maka dia dikatakan bersalah dan kepadanya dibebankan tanggung jawab.

KUHPerdata selain mengatur tentang tanggung jawab berdasarkan perbuatan melawan hukum juga mengatur tanggung jawab hukum perdata berdasarkan wanprestasi. Diawali dengan adanya perjanjian yang melahirkan hak dan kewajiban, apabila dalam hubungan hukum berdasarkan perjanjian tersebut pihak yang melanggar kewajiban (debitur) tidak melaksanakan atau melanggar kewajiban yang dibebankan kepadanya maka dapat dinyatakan lalai (wanprestasi) dan atas dasar tersebut dapat dimintakan pertanggungjawaban hukum berdasarkan wanprestasi. Tanggungjawab hukum perdata berdasarkan perbuatan melawan

hukum didasarkan adanya hubungan hukum, hak dan kewajiban yang bersumber pada hukum.

C. *Force Majeure*

Force majeure atau yang sering diterjemahkan sebagai keadaan memaksa merupakan keadaan dimana seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, sementara debitur tidak dalam keadaan beritikad buruk.⁴⁶

Force majeure merupakan salah satu klausa yang lazimnya berada dalam suatu perjanjian, dikatakan salah satu klausa karena kedudukan *force majeure* dalam suatu perjanjian berada di dalam perjanjian pokok, tidak terpisah sebagai perjanjian tambahan dan dikaitkan dengan perjanjian pokok selayaknya perjanjian *accessoir*.⁴⁷ Klausa *force majeure* memberikan perlindungan yang diberikan dari terhadap kerugian yang disebabkan oleh kebakaran, banjir, gempa, hujan badai, angin topan, (atau bencana alam lainnya), pemadaman listrik, kerusakan katalisator, sabotase, perang, invasi, perang saudara, pemberontakan, revolusi, kudeta militer terorisme, nasionalisasi, blokade, embargo, perselisihan perburuhan, mogok, dan sanksi terhadap suatu pemerintahan.

Menurut Munir Fuady bahwa dalam hal ini kejadian-kejadian yang merupakan *force majeure* tersebut tidak pernah terduga oleh para pihak sebelumnya, sebab jika para pihak sudah dapat menduga sebelumnya akan adanya

⁴⁶ Munir Fuady, *Op.Cit*, halaman 113.

⁴⁷Erniwati, "Konsepsi *Force Majeure* Dalam Kontrak/Perjanjian Di Masa Pandemi", *Jurnal Sol Justicia*, Vol.3 No.2, Desember 2020, halaman 193

peristiwa tersebut, maka seyogianya hal tersebut harus sudah dinegosiasi diantara para pihak.⁴⁸

Force majeure merupakan salah satu konsep dalam hukum perdata dan diterima sebagai prinsip dalam hukum. *Force majeure* dapat diterima sebagai suatu alasan untuk tidak memenuhi pelaksanaan kewajiban karena hilangnya/lenyapnya objek atau tujuan yang menjadi pokok perjanjian. Keadaan ini ditujukan terhadap pelaksanaan secara fisik dan hukum, bukan dikarenakan hanya kesulitan dalam melaksanakan kewajiban.⁴⁹

Peristiwa yang tidak terduga yang terjadi di luar kesalahan debitur setelah penutupan kontrak yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya, sebelum dinyatakan lalai dan karenanya tidak dapat dipersalahkan serta tidak menanggung risiko atas kejadian tersebut. Untuk itu sebagai sarana bagi debitur melepaskan gugatan kreditur, maka dalil adanya *force majeure* harus memenuhi syarat bahwa:

1. Pemenuhan prestasi terhalang atau tercegah
2. Terhalangnya pemenuhan prestasi tersebut di luar kesalahan debitur.
3. Peristiwa yang menyebabkan terhalangnya prestasi tersebut bukan merupakan risiko debitur.⁵⁰

Kondisi *force majeure* mengandung risiko yang tidak terduga-duga, sehingga apabila risiko tersebut datang, pengusaha tidak sempat untuk melakukan persiapan dan upaya lain, risiko tersebut dapat berupa antara lain yaitu mesin rusak atau terbakar tanpa sebab, gempa bumi besar disekitar lokasi usaha,

⁴⁸ Munir Fuady, *Op.Cit*, halaman 113.

⁴⁹ Erniwati, *Op.Cit*, halaman 193

⁵⁰ M Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit*, halaman 272.

kecelakaan individu atau musibah yang menimpa karyawan, pemilik sakit keras atau meninggal, adanya kegiatan tertentu yang merugikan bagi kelangsungan hidup perusahaan misalnya penutupan ruas jalan sebagai akibat adanya perbaikan jalan, jembatan, kegiatan lain yang menuju ke perusahaan.

Kejadian-kejadian yang merupakan *force majeure* tersebut tidak pernah terduga oleh para pihak sebelumnya. sebab, jika para pihak sudah dapat menduga sebelumnya akan adanya peristiwa tersebut, maka seharusnya hal tersebut harus sudah dinegosiasikan di antara para pihak.

Force majeure menurut sifatnya dibagi dalam dua jenis, yaitu bersifat absolut dan bersifat relatif, yang masing-masing memiliki dampak berbeda. *Force majeure* yang bersifat absolut adalah suatu keadaan memaksa yang secara mutlak mengakibatkan suatu prestasi tidak dapat dipenuhi. Perikatan ini tidak dapat dipenuhi akibat hal-hal yang tidak memungkinkan lagi bagi pihak untuk memenuhinya, seperti adanya suatu bencana alam atau kecelakaan yang berdampak secara langsung terhadap objek yang diperjanjikan. Berdasarkan Pasal 1244 KUHPerdara mengatur bahwa dalam hal debitur tidak dapat memenuhi kewajiban perikatannya dengan baik maka dapat membebaskan diri dari tanggung jawab kerugian, kalau berhasil membuktikan bahwa munculnya peristiwa yang menghalangi prestasi sehingga debitur tidak dapat memenuhi kewajiban perikatannya dengan baik atas bagaimana mestinya, tidak dapat diduga sebelumnya dan tidak punya andil dalam munculnya peristiwa halangan itu.⁵¹

Force majeure yang bersifat relative diartikan sebagai keadaan memaksa yang tidak memiliki dampak mutlak tidak dapat dilaksanakannya suatu perjanjian

⁵¹ Erniwati, *Op.Cit*, halaman 196.

dan dalam konteks ini dapat dikemukakan misalnya pertama keadaan memaksa itu ada, debitur masih tetap melaksanakan namun terdapat pengorbanan yang besar., keadaan memaksa yang menyebabkan debitur tidak dapat melaksanakan perjanjian sementara waktu dan setelah keadaan memaksa itu hilang, debitur dapat kembali melaksanakan perjanjian tersebut. Pembebasan terhadap biaya, rugi dan bunga juga tetap dapat diperoleh bagi pihak yang dihadapkan pada situasi *force majeure* yang bersifat relatif, namun tidak sampai pada batalnya perjanjian.⁵²

Force majeure yang bersifat relatif, dapat dipahami bahwa pembebasan hanya bersifat sementara dan selama keadaan *force majeure* menghalangi debitur melakukan prestasi. apabila keadaan *force majeure* hilang, maka kreditur dapat menuntut pemenuhan prestasi. Akibat dari *force majeure* yang bersifat relatif adalah tidak dapat dilaksanakannya prestasi sementara waktu.⁵³

Adanya peristiwa yang dikategorikan sebagai *force majeure* membawa akibat hukum sebagai berikut :

1. Kreditur tidak dapat menuntut pemenuhan prestasi.
2. Debitur tidak dapat lagi dinyatakan lalai.
3. Debitur tidak wajib membayar ganti rugi.
4. Risiko tidak beralih kepada debitur.
5. Kreditur tidak dapat menuntut pembatalan dalam perjanjian timbal balik.
6. Perikatan dianggap gugur.⁵⁴

⁵² *Ibid.*

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ M Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit*, halaman 272

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Bentuk Perjanjian Pengangkutan Barang Antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan Pengguna Jasa Kereta Api Berkaitan dengan Pengangkutan Barang

Pengangkutan dalam kehidupan manusia memegang peranan yang sangat penting. Demikian juga halnya dalam dunia perdagangan, bahkan pengangkutan memegang peranan yang mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan akan mengalami kesulitan untuk dapat berjalan. Pengangkutan mempunyai peranan yang sangat luas dan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa dan dapat dilakukan melalui udara, laut dan darat untuk mengangkut orang dan barang.⁵⁵

Fungsi pengangkutan adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.⁵⁶Jadi dengan pengangkutan maka dapat diadakan perpindahan barang-barang dari suatu tempat yang dirasa barang itu kurang berguna ketempat dimana barang-barang tadi dirasakan akan lebih bermanfaat. Perpindahan barang atau orang dari suatu tempat ketempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya.

⁵⁵Sinta Uli. *Op.Cit.*, halaman 1

⁵⁶A.Abas Salim. *Op.Cit.*, halaman 2

Peranan pengangkutan dalam dunia perdagangan bersifat mutlak, sebab tanpa pengangkutan perusahaan tidak mungkin dapat berjalan, barang-barang yang dihasilkan produsen, oleh produsen atau pabrik-pabrik dapat sampai di tangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan, dan seterusnya dari pedagang atau pengusaha kepada konsumen juga harus menggunakan jasa pengangkutan. pengangkutan di sini dapat dilakukan oleh orang, kendaraan yang ditarik oleh binatang, kendaraan bermotor, kereta api, kapal laut, kapal sungai, pesawat udara, dan lain-lain.⁵⁷

Melakukan pengangkutan barang dari suatu tempat ke tempat tujuan dilakukan dengan suatu perjanjian. Perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵⁸

Pihak-pihak yang terkait dalam proses pengangkutan adalah:

1. Pengangkut.
Untuk angkutan darat pihak pengangkut terdiri atas perusahaan Oto Bis dan perusahaan kereta api (PT. Kereta Api Indonesia). Untuk perusahaan angkutan Oto Bis dapat dilakukan oleh BUMN/BUMD, bidang usaha milik swasta nasional, koperasi dan perorangan.
2. Pengirim barang
Pengirim barang dapat saja buka sebagai pemilik barang tersebut tetapi diberikan kuasa untuk melakukan pengiriman barang ke tempa tujuan sesuai dengan perjanjian pengangkutan.⁵⁹

⁵⁷ Roby Darwis Haloho, "Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Terhadap Barang Niaga Melalui Darat *Jurnal Hukum*, Vol : 07 No. 3, Desember 2018, halaman 180

⁵⁸Sinta Uli. *Op.Cit.* halaman 58.

⁵⁹ *Ibid*, halaman 58-59.

Bentuk perjanjian dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu tertulis dan lisan. Perjanjian tertulis adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam bentuk tulisan, sedangkan perjanjian lisan adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam wujud lisan (cukup kesepakatan para pihak).⁶⁰ Ada tiga bentuk perjanjian tertulis yaitu:

1. Perjanjian di bawah tangan yang ditanda tangani oleh para pihak yang bersangkutan saja. Mengikat Perjanjian semacam itu hanya mengikat para pihak dalam perjanjian, tetapi tidak mempunyai kekuatan mengikat pihak ketiga. Dengan kata lain jika perjanjian tersebut disangkal pihak ketiga, maka para pihak atau salah satu pihak dari perjanjian tersebut berkewajiban untuk mengajukan bukti-bukti yang diperlukan untuk membuktikan bahwa keberatan pihak ketiga dimaksud adalah tidak berdasar dan tidak dapat diberikan.
2. Perjanjian dengan saksi notaris untuk melegalisir tanda tangan para pihak. Fungsi kesaksian notaris atas suatu dokumen semata-mata hanya untuk melegalisir kebenaran tanda tangan para pihak, akan tetapi kesaksian tersebut tidaklah mempengaruhi kekuatan hukum tetapi kesaksian tersebut tidaklah mempengaruhi kekuatan hukum dari isi perjanjian. Salah satu pihak mungkin saja menyangkal isi perjanjian tetapi pihak yang menyangkal tersebut adalah pihak yang harus membuktikan penyangkalannya.
3. Perjanjian yang dibuat dihadapan dan oleh notaris dalam bentuk akta notaris. Akta notaris adalah akta yang dibuat di hadapan dan di muka pejabat yang berwenang untuk itu. Pejabat yang berwenang untuk itu adalah notaris, Camat PPAT dan lain-lain. Jenis dokumen ini merupakan alat bukti yang sempurna bagi para pihak yang bersangkutan maupun pihak ketiga.⁶¹

Bentuk perjanjian yang dipergunakan di dalam perjanjian pengangkutan barang antara pengguna jasa angkutan dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara adalah bentuk perjanjian secara tertulis yang di dalamnya memuat secara tegas tentang hak dan kewajiban-kewajiban dari kedua belah pihak. Perjanjian pengangkutan ini disebut juga dengan perjanjian

⁶⁰ Salim HS. 2014. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Jakarta: Sinar Grafika, halaman 166.

⁶¹ *Ibid*, halaman 166=167

baku. Mariam Darus Badruzaman menyebutkan bahwa perjanjian baku (*standard contract*) adalah “konsep perjanjian tertulis yang disusun tanpa membicarakan isinya dan lazimnya dituangkan ke dalam sejumlah perjanjian tidak terbatas yang sifatnya tertentu”.²⁴

Menurut Mariam Darus Badruzaman menyebutkan latar belakang tumbuhnya perjanjian baku karena keadaan sosial ekonomi. Perusahaan besar dan perusahaan pemerintah mengadakan kerjasama dalam suatu organisasi dan untuk kepentingan mereka, ditentukan syarat-syarat secara sepihak. Pihak lawannya (*wederpartij*) pada umumnya mempunyai kedudukan (ekonomi) lemah baik karena posisinya maupun karena ketidaktahuannya, hanya menerima apa yang disodorkan.²⁵

Selanjutnya menurut Mariam Darus Badruzaman menyebutkan bahwa ada tiga jenis perjanjian baku (*standard contract*) yaitu:

1. Perjanjian baku sepihak adalah perjanjian yang isinya ditentukan oleh pihak yang kuat kedudukannya di dalam perjanjian itu. Pihak yang kuat di sini adalah pihak kreditur yang lazimnya mempunyai posisi (ekonomi) kuat dibandingkan dengan debitur.
2. Perjanjian baku yang ditetapkan pemerintah yaitu perjanjian baku yang isinya ditentukan pemerintah terhadap perbuatan-perbuatan hukum tertentu, misalnya perjanjian-perjanjian yang mempunyai objek hak-hak atas tanah.
3. Perjanjian baku yang ditentukan lingkungan Notaris atau advokad ada perjanjian-perjanjian yang konsepnya sejak semula sudah disediakan untuk memenuhi permintaan dari anggota masyarakat yang minta bantuan Notaris atau advokad yang bersangkutan.²⁶

Perjanjian baku (*standard contract*) menurut Mariam Darus Badruzaman mengandung ciri-ciri yaitu:

²⁴ Mariam Darus Badruzaman. 2016. *Perjanjian Baku (Standar) Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Alumni. halaman 47.

²⁵ *Ibid*, halaman 46.

²⁶ *Ibid*, halaman 49-50

1. Isinya ditentukan secara sepihak oleh kreditur yang posisinya relatif lebih kuat dari debitur.
2. Debitur sama sekali tidak ikut menentukan isi perjanjian itu.
3. Terdorong oleh kebutuhannya debitur terpaksa menerima perjanjian itu.
4. Bentuknya tertulis.
5. Dipersiapkan terlebih dahulu secara massal atau individual.²⁷

Ketentuan-ketentuan yang sudah dibakukan ini dapat dilihat dibagian belakang tanda bukti pengiriman ataupun pada tanda bukti terima kiriman yang tertuang dalam point-point. Perjanjian baku yang ditetapkan sepihak oleh pihak perusahaan pengangkutan dituangkan dalam bentuk formulir dan ditandatangani oleh pengirim. Formulir sudah terlebih dulu disediakan dalam jumlah banyak sehingga memudahkan apabila sewaktu-waktu akan dipergunakan dan dapat menghemat waktu dikarenakan isi dari perjanjian baku ini berlaku bagi setiap pengguna jasa angkutan barang pengguna jasa pengangkutan tanpa terkecuali. Dengan penggunaan perjanjian baku, maka pengusaha akan memperoleh efisiensi dalam pengeluaran biaya, tenaga dan waktu.⁶²

Klausula baku muncul dengan alasan kepraktisan atas perkembangan ekonomi yang menuntut dilakukannya perjanjian, terutama untuk perjanjian dengan melibatkan banyak pihak, termasuk dalam perjanjian pengangkutan barang. Pihak perusahaan terlebih dahulu menyiapkan syarat-syarat yang sudah distandarkan pada suatu format perjanjian yang telah dicetak, berupa kwitansi yang dibelakangnya tercantum perjanjian pengangkutan dan kemudian diberikan kepada pihak pengguna jasa angkutan barang untuk disetujui dan ditandatangani. Perjanjian pengangkutan yang dituangkan dalam perjanjian baku yang di dalamnya dibakukan syarat eksenorasi dan dituangkan dalam bentuk formulir.³⁴

²⁷ *Ibid.* halaman 50.

⁶² Mariam Darus Badruzaman. *Op.Cit*, halaman 46.

³⁴ *Ibid.* halaman 47-48.

Menurut Sigit Indarto, Manajer Angkutan Barang PT KAI Divre I Sumut PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara bahwa pada umumnya perjanjian pengangkutan barang dengan menggunakan jasa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara menggunakan perjanjian baku dikarenakan untuk mempermudah proses dalam pelaksanaan perjanjian pengangkutan. Hal ini dikarenakan setiap orang yang menandatangani perjanjian bertanggung jawab pada isi dan apa yang ditandatanganinya. ”Jika ada orang yang membubuhkan tanda tangan pada formulir perjanjian standar (baku), maka tanda tangan itu membangkitkan kepercayaan bahwa yang bertanda tangan mengetahui dan menghendaki isi formulir yang ditandatanganinya. Tidak mungkin seseorang menandatangani apa yang tidak diketahui isinya”.⁶³²⁸

Alasan penggunaan perjanjian baku dalam pengangkutan barang oleh pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dikarenakan, penggunaan perjanjian baku dapat diperkenankan untuk digunakan dalam setiap perjanjian yang dibuat antara pelaku usaha dengan pengguna jasa angkutan barang, asalkan isi/klausulnya tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan, ketertiban umum, dan kesusilaan.²⁸

Khusus dalam perjanjian pengangkutan *Crude Palm Oil* (CPO) bentuk perjanjian yang dilakukan adalah perjanjian di bawah tangan yaitu PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional I Sumatera Utara dengan PT.

⁶³ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

²⁸ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023.

²⁸ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023.

Perkebunan Nusantara IV sebagai pihak pertama sebagai pengguna jasa angkutan atau pihak pemberi pekerjaan untuk menyelenggarakan pengangkutan produksi CPO dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak kedua yang menyelenggarakan pengangkutan.

Perjanjian pengangkutan *Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mengatur bahwa pihak pertama memberikan pekerjaan kepada pihak kedua untuk melakukan pengangkutan produk minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO). Ruang lingkup pelaksanaan perjanjian ini meliputi:

1. Pengangkutan produksi minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) dari tempat pemuatan sampai dengan tempat pembongkaran.
2. Pra dan purna angkutan dengan lingkup kegiatan:
 - a. Kegiatan pra angkutan diantaranya meliputi:
 - 1) Menyediakan sarana angkutan berupa truk tangka atau trado yang cukup dan baik untuk melaksanakan pra angkutan termasuk penyediaan tenaga personil.
 - 2) Mempercepat pemuatan di stasiun pemuatan.
 - 3) Menjamin keutuhan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) yang diangkut.
 - 4) Membantu kelancaran dokumen pengisian, pengangkutan dan pembongkaran minyak sawit/ *Crude Palm Oil* (CPO).
 - b. Kegiatan purna angkutan diantaranya meliputi:

- 1) Memperlancar pembongkaran di tempat pembongkaran termasuk penyediaan tenaga personil,
- 2) Menjamin kelancaran angkutuan dan keutuhan barang hasil yang diangkut.
- 3) Pengamanan minyak sawit/ *Crude Palm Oil* (CPO) di tempat tunggu bongkar muatan.
- 4) Membantu kelancaran dokumen pengisian, pengangkutan dan pembongkaran minyak sawit/ *Crude Palm Oil* (CPO).

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 barang 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 barang 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) dilengkapi *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 diopeasikan.

4. Terra gerbong ketel ditetapkan lebih dahulu dalam keadaan kosong dan bersih untuk selanjutnya 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 barang 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 ditujuan.
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 barang 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 Plam Oil* (RSPO) rantai pasok serta bersedia sewaktu-waktu diaudit oleh lembaga sertifikasi yang ditunjuk oleh pihak pertama.

Lahirnya perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak dapat dilepaskan dari keberadaan Pasal 1320 KUHPerdara, karena lahirnya perjanjian tergantung dari terpenuhinya syarat sah perjanjian baik itu dari aspek subjektif ataupun objektif. Lahirnya perjanjian didasari adanya kesepakatan para

pihak akan tetapi tidak dapat dilepaskan dengan keberadaan syarat sah perjanjian yang dipenuhi. Walaupun perjanjian telah disepakati oleh para pihak namun syarat sah berdasarkan aspek objektinya tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dianggap tidak pernah ada (lahir). Mengikatnya perjanjian tergantung dari lahirnya perjanjian, apabila perjanjian tidak lahir maka sama saja perjanjian tidak mengikat karena tidak ada yang harus dilaksanakan. Terpenuhinya syarat sah perjanjian dari aspek objektif adalah syarat mutlak yang harus dipenuhi.⁶⁴

B. Tanggung Jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara Terhadap Kerusakan Barang Yang Diangkut Akibat Peristiwa *Force Majeur*

Tanggung jawab adalah kewajiban menanggung segala sesuatunya bila terjadi apa-apa boleh dituntut, dipersalahkan, dan diperkarakan. Tanggung jawab adalah suatu keseharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya. Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan. Pertanggungjawaban harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum bagi seorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain untuk memberi pertanggungjawabannya.⁶⁵

Menurut hukum perdata dasar pertanggungjawaban dibagi menjadi dua macam, yaitu kesalahan dan risiko. Pertanggungjawaban atas dasar kesalahan

⁶⁴ Taufik Hidayat Lubis, “Lahir dan Mengikatnya Suatu Perjanjian”, *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi*, Vol. No.1 (2022), halaman 1.

⁶⁵Daryl John Rasuh, “Kajian Hukum Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Menurut Pasal 1244 Dan Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata” *Lex Privatum*, Vol. IV No. 2 Feb 2016, halaman 176

(*liability without based on fault*) dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal (*liability without fault*) yang dikenal dengan tanggung jawab risiko atau tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Prinsip dasar pertanggung jawaban atas dasar kesalahan mengandung arti bahwa seseorang harus bertanggung jawab karena melakukan kesalahan karena merugikan orang lain. Sebaliknya prinsip tanggung jawab risiko adalah bahwa konsumen penggugat tidak diwajibkan lagi melainkan produsen tergugat langsung bertanggung jawab sebagai risiko usahanya.⁶⁶

Perusahaan pengangkut yaitu perusahaan angkutan dengan pengiriman barang masing-masing mempunyai tanggung jawab. Sesuai dengan prinsip perjanjian dalam KUHPerdara, bahwa masing-masing pihak mempunyai hak dan kewajiban secara timbal balik. Artinya kedua belah pihak yaitu pengangkut maupun pengirim barang masing-masing mempunyai kewajiban sendiri. Kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan kewajiban pihak pengirim adalah membayar uang angkutan sebagai kontra prestasi dari penyelenggaraan pengangkutan yang dilakukan oleh pengangkut.⁶⁷

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:

⁶⁶ *Ibid.*

⁶⁷ Sinta Uli, *Op.Cit*, halaman 62.

- 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 berjalan setiap 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 jalandan 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 dimaksud 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 barang 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 Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara bahwa masing-masing pihak akan memastikan untuk melaksanakan dan menyerahkan kepada pihak lainnya sebelum, pada saat atau setelah tanggal dari perjanjian ini, atas setiap dokumen tambahan, perjanjian atau sertifikasi yang dipandang penting dan diperlukan dalam rangka menjalankan ketentuan-ketentuan dari perjanjian ini.

Para pihak dengan ini menyetujui dan menyanggupi untuk melaksanakan perjanjian ini dengan sebaik-baiknya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Para pihak mengadakan rapat untuk melakukan evaluasi dan tindakan pengendalian terhadap kelancaran angkutan bulan berjalan dan rencana angkutan bulan berikutnya.²⁸

Menurut Sinta Uli bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam perjanjian pengangkutan bertanggung jawab terhadap keselamatan barang yang diangkutnya dari saat barang diterima hingga barang di tangan pihak yang berhak menerimanya. Pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dalam pengangkutan barang adalah berdasarkan perjanjian pengangkutan yang diadakannya, dimana penyelenggaraan pengangkutan dilakukan sampai dengan penyerahan barang yang meliputi juga kerugian seluruhnya, kecuali dapat dibuktikan bahwa kerugian-kerugian di luar kesalahan pengangkut dan pegawainya.⁶⁸

Praktinya apabila salah satu pihak yang tidak memenuhi kewajiban sehingga menimbulkan kerugian terhadap pihak lainnya, maka pihak yang tidak melaksanakan kewajibannya dinyatakan telah melakukan perbuatan wanprestasi atau ingkar janji. Wanprestasi adalah pelanggaran hak-hak kontraktual yang menimbulkan kewajiban ganti rugi. Apabila seseorang telah ditetapkan prestasi sesuai dengan perjanjian, maka kewajiban pihak tersebut untuk melaksanakan atau mentaatinya. Apabila dia tidak memenuhi kewajiban seperti yang diperjanjikan, maka dia dikatakan wanprestasi. Atas wanprestasi tersebut dapat

²⁸ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023.

⁶⁸ Sinta Uli, *Op.Cit*, halaman 62

menuntut: pemenuhan perikatan, pemenuhan perikatan dan ganti rugi, ganti rugi, pembatalan persetujuan timbal balik, pembatalan perikatan dan ganti rugi.⁶⁹

Perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) menentukan bahwa dalam hal terlambatnya salah satu pihak untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan dan dalam jadwal waktu yang telah ditentukan adalah merupakan salah satu bentuk dari wanprestasi.⁷⁰

Ada 4 macam bentuk wanprestasi yaitu:

1. Tidak melakukan apa yang disepakati untuk dilakukan.
2. Melakukan apa yang dijanjikan, tetapi terlambat.
3. Melakukan apa yang diperjanjikan, tetapi tidak sebagaimana yang diperjanjikan.
4. Melakukan sesuatu yang menurut hakikat perjanjian tidak boleh dilakukan.⁷¹

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

⁶⁹Masitah Pohan, *Op.Cit*, halaman 130.

⁷⁰ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

⁷¹ Bahder Johan Nasution. 2015. *Hukum Kesehatan Pertanggungjawaban Dokter*, Jakarta: Rineka Cipta, halaman 15

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 ‰ (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.

Perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) yang tidak berjalan sesuai dengan kesepakatan tentunya menimbulkan kerugian bagi salah satu pihak. Akibat timbulnya kerugian salah satu pihak dalam perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO), maka undang-undang memberikan sesuatu hak baginya untuk menuntut diantara beberapa hal yaitu:

1. Membayar ganti rugi.

Ada 2 (dua) sebab timbulnya ganti rugi yaitu ganti rugi karena wanprestasi dan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum. Ganti rugi karena wanprestasi diatur dalam Buku III KUHPerdara yang dimulai dari Pasal 11243 KUHPerdara sampai dengan Paal 1252 KUHPerdara sedangkan ganti rugi karena perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara. Ganti rugi karena perbuatan melawan hukum adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada orang yang telah menimbulkan kesalahan kepada pihak yang dirugikan. Ganti rugi ini timbul karena adanya kesalahan, bukan karena adanya perjanjian. Ganti rugi karena wanprestasi adalah suatu bentuk ganti rugi yang dibebankan kepada

debitur yang tidak memenuhi isi perjanjian yang telah dibuat antara kreditur dan debitur.⁷²

Perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) apabila salah satu pihak menderita kerugian akibat kesalahan pihak lain dalam menjalankan profesinya, maka pihak yang dirugikan dapat menuntut ganti rugi baik karena wanprestasi atau karena perbuatan melawan hukum. Berdasarkan pada perbuatan melawan hukum, maka pihak yang dirugikan harus membuktikan kesalahan tindakan yang bertentangan dengan kewajibannya. Tuntutan ganti ruginya didasarkan pada wanprestasi, maka harus dibuktikan kerugian akibat dari tidak dipenuhinya kewajiban sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Bentuk ganti rugi tersebut di atas pada pelaksanaannya dapat diperinci dalam tiga bentuk yaitu biaya, rugi dan bunga.⁷³ Menurut Agus Yudha Hernoko disebutkan bahwa ganti rugi terdiri dari dua faktor yaitu:

1. Kerugian yang nyata diderita (*damnum emergens*) meliputi biaya dan rugi.
2. Keuntungan yang tidak diperoleh (*lucrum cessan*) berupa bunga.⁷⁴

Sesuai dengan Pasal 19 surat perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) disebutkan bahwa:

1. Pihak kedua dikenakan ganti rugi apabila akibat kelalaian pihak kedua terhadap pelaksanaan pekerjaan mengakibatkan kerusakan pada unit-unit

⁷² Salim HS, *Op.Cit*, halaman 181-182,

⁷³ Munir Fuady, *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, *Op.Cit*, halaman 136.

⁷⁴ Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit*, halaman 264.

lainnya atau tidak terlaksananya pekerjaan dan/atau kerusakan-kerusakan yang terjadi akibat tindakan-tindakan pihak kedua dalam melaksanakan pekerjaan.

2. Besarnya ganti rugi akibat kesalahan pihak kedua sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini akan ditentukan oleh pihak pertama dengan memperhartikan kerugian nyata yang benar-benar dialami oleh pihak pertama tetapi tidak terbatas pada penggantian alat-alat yang rusak, penggantian alat-alat yang tidak dapat berfungsi sama sekali, upah-upah perbaikan sampai alat tersebut berfungsi sebagaimana mestinya.
3. Pembayaran ganti rugi oleh pihak kedua dilakukan dengan cara memotong langsung dari pembayaran yang seharusnya diterima oleh pihak kedua dan/atau pencairan jaminan pelaksanaan.

Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara menyebutkan segala risiko yang terjadi selama penangkutan sampai diterimanya minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) di tempat pembongkaran, baik risiko mutu maupun jumlah minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) atau risiko-risiko yang terjadi pada orang-orang yang dipekerjakan pada armada angkut maupun risiko pihak ketiga yang terjadi selama pengangkutan adalah tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara.⁷⁵

Praktiknya dalam perjanjian apabila timbul kerugian disalah satu pihak, maka pihak yang menimbulkan kerugian harus bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi kepada pihak yang dirugikan. Adapun dasar hukum yang

⁷⁵ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

dipakai dalam tanggung jawab adalah Pasal 1367 KUHPerdara yang menyebutkan bahwa “seseorang bertanggung jawab juga untuk kerugian yang disebabkan karena perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan oleh barang-barang yang berada di bawah pengawasannya”.

Kerugian yang dapat dimintakan penggantian itu tidak hanya yang berupa biaya-biaya yang sungguh-sungguh telah dikeluarkan atau kerugian yang sungguh-sungguh menimpa harta benda yang berpiutang tetapi juga yang berupa kehilangan keuntungan yaitu keuntungan yang akan didapat jika debitur tidak lalai.

Menurut Salim HS bahwa ganti kerugian yang dapat dituntut yaitu:

- a. Kerugian yang telah dideritanya yaitu berupa penggantian biaya-biaya dan kerugian.
- b. Keuntungan yang sedianya akan diperoleh (Pasal 1246 KUHPerdara) ini ditujukan kepada bunga-bunga.⁷⁶

Undang-undang mengadakan pembatasan mengenai apa yang boleh dituntut sebagai ganti rugi sesuai dengan ketentuan Pasal 1244 KUHPerdara “debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga. bila tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tidak terduga, yang tidak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya walaupun tidak ada itikad buruk padanya”. Selanjutnya Pasal 1245 KUHPerdara: “Tidaklah biaya, rugi, dan bunga harus digantinya, apabila karena keadaan memaksa atau karena suatu keadaan yang tidak disengaja, si berutang berhalangan memberikan atau berbuat

⁷⁶ Salim HS, *Op.Cit*, halaman 182.

sesuatu yang diwajibkan, atau karena hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Ketentuan ini memberikan kelonggaran kepada debitur untuk tidak melakukan penggantian biaya, kerugian dan bunga kepada kreditur oleh karena suatu keadaan yang berada di luar kekuasaannya. Ada tiga hal yang menyebabkan debitur untuk tidak melakukan penggantian biaya, kerugian, dan bunga yaitu:

- a. Adanya suatu hal yang tidak terduga sebelumnya.
- b. Terjadinya secara kebetulan.
- c. Keadaan memaksa.⁷⁷

Menurut Pasal 20 surat perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) disebutkan bahwa:

- a. Hal-hal yang terjadi diluar kekuasaan pihak kedua tetapi bukan kelalaian/kesalahan pihak kedua dan dianggap sebagai keadaan kahar berdasarkan surat keterangan dari otoritas terkait yang berwenang menyatakan tentang:
 - 1) Mengadakan pemogokan/tidak mau bekerja, maka hal ini tidak termasuk pemogokan umum.
 - 2) Huru hara, pemberontakan, peperangan dan blockade.
 - 3) Bencana alam berupa angin topan, banjir, kebakaran, gempa bumi dan epidemi yang mengakibatkan terganggunya kelancaran pengangkutan oleh pihak kedua.
- b. Apabila terjadi kahar, pihak kedua harus memberitahukan kepada pihak pertama secara tertulis selambat-lambatnya dalam jangka waktu 3 x 24 jam

⁷⁷ *Ibid*, halaman 183.

sejak terjadinya keadaan kahar disertai bukti-bukti yang sah, demikian juga waktu keadaan kahar berakhir.

- c. Atas pemberitahuan pihak kedua, pihak pertama akan menyetujui atau menolak secara tertulis keadaan kahar itu dalam jangka waktu 5 x24 jam sejak pemberitahuan tersebut.
- d. Bilamana keadaan kahar itu ditolak oleh pihak pertama, maka pihak kedua harus melaksanakan pekerjaan sesuai ketentuan dalam perjanjian.
- e. Apabila keadaan kahar terjadi ditempat melaksanakan pekerjaan, maka pihak kedua wajib melaksanakan tindakan-tindakan secara wajar untuk mengurangi atau memperkecil kerugian yang mungkin terjadi paa pihak pertama sebagai akibat dari keadan kahar tersebut.
- f. Apabila pihak kedua tidak memenuhi ketentuan pada ayat (1) pasal ini, maka pihak kedua tidak diperkenankan untuk menggunakan alasan keadaan kahar untuk menghindar dari kewajiban yang harus dilaksanakannya.

Berdasarkan hal tersebut di ata, maka salah satu pengecualian hukuman terhadap tindakan yang dilakukan untuk memberikan ganti rugi adalah apabila terjadi suatu keadaan memaksa (*force majeure*). Keadaan memaksa (*force majeure*) adalah suatu keadaan dimana debitur tidak dapat melakukan prestasinya kepada kreditur yang disebabkan keadaan yang berada di luar kekusaannya.⁷⁸

Alasan *force majeure* dapat diberlakukan haruslah memenuhi beberapa unsur yaitu sebagai berikut:

- a. Seperti juga untuk alasan *force majeure* lainnya bahwa kejadian yang menyebabkan frustasi tersebut tidak dapat diantisipasi oleh para pihak.
- b. Preistiwa yang menyebabkan terjadinya frustasi dari maksud kontrak tersebut adalah peristiwa yang terjadi kemudian, yakni peristiwa yang

⁷⁸ *Ibid*, halaman 183.

terjadi setelah kontrak dibuat (ditanda tangani) tetapi sebelum kontrak tersebut dilaksanakan.

- c. Peristiwa tersebut menyebabkan hilangnya secara total atau hamper total dari maksud kontrak yang bersangkutan.
- d. Maksud kontrak yang tidak mungkin lagi tercapai tersebut memang didasari oleh kedua belah pihak ketika kontrak dibuat.
- e. Maksud kontrak yang tidak mungkin lagi tercapai tersebut haruslah merupskan dasar kontrak dibuat.
- f. Para pihak tidak telah mengalokasikan atau mengasumsikan risiko dari kejadian yang menyebabkan tidak tercapainya maksud dari kontrak tersebut
- g. Para pihak yang dibebaskan daritanggung jawabnya tidak telah melakukan kesalahan dalam hubungan dengan kontrak yang bersangkutan, baik kesalahan dalam hubungan dengan peristiwa yang menyebabkan frustrasi tersebut maupun tidak. Jadi harus tanpa dosa atau tangannya harus bersih (*clean hand*).⁷⁹

2. Pembatalan perjanjian

Pembatalan perjanjian dalam khasanah hukum perikatan adalah suatu keadaan yang membawa akibat suatu hubungan perikatan itu dianggap tidak pernah ada. Dengan pembatalan perjanjian maka eksistensi perikatan dengan sendiri hapus. Akibat hukum kebatalan yang menghapus eksistensi perikatan selalu dianggap berlaku surut sejak dibuatnya perjanjian.⁸⁰

Berdasarkan Pasal 18 surat perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) disebutkan bahwa:

- a. Pihak kedua setuju untuk mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerdara yang mensyaratkan bahwa perintah pengadilan harus dimintakan sehubungan dengan pengakhiran perjanjian ini dalam terjadi keadaan seperti:
 - 1) Berdasarkan penelitian pihak pertama, pihak kedua tida akan mampu menyelesaikan keseluruhan pekerjaan sampai dengan 50 (lima puluh) hari kalender sejak masa berakhirnya pelaksanaan pekerjaan.

⁷⁹ Daryl John Rasuh, *Op.Cit*, halaman 178.

⁸⁰ Agus Yudha Hernoko, *Op.Cit.*, halaman 293.

- 2) Setelah diberikan kesempatan menyelesaikan pekerjaan sampai dengan 50 (lima puluh) hari kalender sejak masa berakhirnya, pihak kedua tidak dapat menyelesaikan pekerjaan.
- 3) Dalam waktu 7 (tujuh) hari kalender terhitung tanggal perjanjian ini pihak kedua tidak memulai pelaksanaan pekerjaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 perjanjian ini.
- 4) Pihak kedua tidak melaksanakan kewajiban-kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 perjanjian ini.
- 5) Pihak kedua gagal melaksanakan pekerjaan sesuai dengan jadwal waktu yang telah ditentukan.
- 6) Secara langsung atau tidak langsung pihak kedua dengan sengaja memperlambat penyelesaian pekerjaan.
- 7) Pihak kedua memberikan keterangan tidak benar yang merugikan atau dapat merugikan pihak pertama, sehubungan dengan pelaksanaan pekerjaan.
- 8) Pihak kedua memberikan keterangan tidak benar yang merugikan atau dapat merugikan pihak pertama, sehubungan dengan pelaksanaan pekerjaan.
- 9) Pihak kedua terbukti melakukan KKN, kecurangan dan/atau pemalsuan proses pengadaan yang diputuskan oleh instansi yang berwenang.

- 10) Pengaduan tentang penyimpangan prosedur, dugaan KKN dan/atau pelanggaran persaingan sehat dalam pelaksanaan pengadaan barang dan jasa dinyatakan benar oleh instansi yang berwenang.
- b. Sebelum melaksanakan pemutusan kontrak, terlebih dahulu pihak pertama akan memberikan 3 (tiga) kali teguran/peringatan tertulis kepada pihak kedua, pemutusan kontrak sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) pasal ini dapat dilakukan apabila dalam waktu 14 (empat belas) hari kalender setelah menerima teguran/peringatan tertulis terakhir dari pihak pertama, pihak kedua tetap tidak memperbaiki kesalahan atau tidak melaksanakan kewajiban sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian ini.
 - c. Apabila terjadi pemutusan perjanjian ini secara sepihak oleh pihak pertama yang disebabkan karena kesalahan pihak kedua, maka pihak pertama berhak untuk mencairkan dan memiliki jaminan pelaksanaan milik pihak kedua dan pihak kedua berkewajiban membayar ganti rugi kepada pihak pertama (apabila ada) sebagaimana diatur dalam Pasal 19 perjanjian.
 - d. Apabila terjadi pemutusan perjanjian secara sepihak, pihak pertama akan membayar secara proporsional terhadap hasil pekerjaan yang telah dikerjakan oleh pihak kedua.

Akibat hukum pembatalan perjanjian adalah pengembalian pada posisi semula sebagaimana halnya sebelum penutupan kontrak. Konsekuensi lanjutan dari efek atau daya kerja pembatalan apabila setelah pembatalan salah satu pihak tidak melaksanakan kewajiban (mengembalikan apa yang telah diperolehnya),

maka pihak lain dapat mengajukan gugat *revindikasi* (Pasal 574 KUHPerdara) untuk pengembalian barang miliknya atau gugat perorangan atas dasar pembayaran yang tidak terutang (Pasal 1359 KUHPerdara).⁸¹

C. Kendala dalam Pemenuhan Tanggung Jawab Atas Kerusakan Barang Akibat Peristiwa *Force Majeur*

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.

⁸¹ *Ibid*, halaman 294.

Hukum perjanjian mengenal salah satu asas yang begitu penting yaitu asas kekuatan mengikatnya perjanjian (*Pacta Sunt Servanda*). Asas ini bermakna bahwa para pihak yang membuat perjanjian harus melaksanakan perjanjian tersebut. Kesepakatan para pihak mengikat sebagaimana layaknya undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Asas *Pacta Sunt Servanda* dapat dijumpai dalam Pasal 1338 KUHPerdara yang mengatur bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya berarti bahwa undang-undang mengakui dan memposisikan kedua belah pihak sejajar dengan legislator.⁸²

Berdasarkan penjelasan asas *Pacta Sunt Servanda*, maka kedua belah pihak hanya melaksanakan perjanjian sesuai klausul perjanjian. Para pihak tidak boleh melaksanakan perjanjian di luar klausul perjanjian. Umumnya 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. Dengan demikian, jika para pihak mengategorikan Covid-19 sebagai *force majeure* dalam klausul perjanjian, maka salah satu pihak dapat menunda atau membatalkan perjanjian. Lain halnya, meskipun para pihak menuangkan ketentuan *force majeure* dalam klausul perjanjian, namun jika Covid-19 tidak dikategorikan sebagai *force majeure*, maka debitur yang wanprestasi tidak serta merta dapat menunda atau membatalkan perjanjian tersebut dengan alasan Covid-19.

⁸² *Ibid*, halaman 127.

Beberapa Pasal dalam KUHPerdara yang dapat digunakan sebagai pedoman ketentuan *force majeure*, antara lain:

1. Pasal 1244: “Jika ada alasan untuk itu, si berhutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga apabila ia tidak dapat membuktikan, bahwa hal tidak atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perikatan itu, disebabkan karena suatu hal yang tidak terduga, pun tidak dapat dipertanggungjawabkan padanya. Kesemuanya itupun jika itikad buruk tidaklah ada pada pihaknya.
2. Pasal 1245: “Tidaklah biaya rugi dan bunga, harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tidak disengaja si berhutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang.”
3. Pasal 1545: “Jika suatu barang tertentu, yang telah dijanjikan untuk ditukar, musnah diluar salah pemiliknya, maka persetujuan dianggap sebagai gugur, dan siapa yang dari pihaknya telah memenuhi persetujuan, dapat menuntut kembali barang yang ia telah berikan dalam tukar-menukar.”
4. Pasal 1553: “Jika selama waktu sewa, barang yang disewakan sama sekali musnah karena suatu kejadian yang tidak disengaja, maka persetujuan sewa gugur demi hukum.”

Praktiknya dalam pelaksanaan suatu perjanjian, maka pada umumnya ditentukan tentang keadaan memaksa ini telah diberikan batasan tertentu hingga hanya terhadap keadaan yang demikian dapat disebut sebagai suatu keadaan memaksa. Penentuan ini sendiri pada dasarnya tidak bertentangan dengan asas kebebasan berkontrak dalam KUHPerdara.

Pengiriman barang 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 barang.

Dasar hukum *force majeure* yakni Pasal 1245 KUHPerdata 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*.⁸³

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

Bukan berarti Pasal 1245 KUHPerdata saja cukup, pihak yang berperkara harus dapat membuktikan adanya halangan yang betul-betul mengakibatkan prestasinya tidak dapat dilakukan. Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang 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

⁸³ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

dan dalam *force majeure*, prestasinya harus terhalang dan tidak bisa dilaksanakan.⁸⁴

Umumnya dalam pengangkutan barang bahwa ketentuan-ketentuan untuk kehilangan atau kerusakan sebagian juga keterlambatan adalah sebagai berikut :

1. Kerusakan sebagian menyebabkan tidak bermanfaatnya seluruh barang, maka barang 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 barang dibayarkan maksimal 75% dari ongkos kirim ditambah harga barang yang benar-benar hilang.⁸⁵

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 barang sampai pemberian ganti rugi. Mula-mula pengirim barang melakukan pengaduan kepada PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara baik melalui telepon atau pengaduan langsung ke kantor tempat pengiriman barang. 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.⁸⁶

⁸⁴ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

⁸⁵ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

⁸⁶ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

Data-data yang sudah terisi lengkap dikirim ke kantor tujuan pengirim barang 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.⁸⁷

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 (*scrap*) oleh penerima ganti rugi.⁸⁸

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

⁸⁷ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

⁸⁸ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

bahwa terlambatnya atau rusaknya barang yang diangkut diakibatkan karena adanya peristiwa *force majeure* yang dibuktikan dengan surat atau bukti-bukti yang sah dari pemerintah atau instansi yang berwenang.

Perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) apabila tidak terpenuhi prestasi karena terjadinya *force majeure*, maka para pihak selalu menyelesaikan dengan musyawarah dan belum pernah sampai ke pengadilan.⁸⁹ Hal ini sesuai dengan ketentuan Pasal 22 surat perjanjian pengangkutan minyak sawit/*Crude Palm Oil* (CPO) antara PT. Perkebunan Nusantara IV dengan PT. Kereta api Indonesia (Persero) yang menyebutkan:

1. Setiap perselisihan atau perbedaan dalam bentuk apapun yang timbul antara pihak pertama dan pihak kedua sehubungan dengan atau sebagai akibat dari adanya perjanjian ini, maka akan diselesaikan secara musyawarah dengan tata cara sebagai berikut:
 - a. Pihak yang merasa dirugikan kepentingan mengirimkan surat permintaan musyawarah dilengkapi uraian mengenai permasalahan dan pandangan pihak tersebut mengenai permasalahan yang timbul.
 - b. Para pihak sepakat bahwa tempat musyawarah ditetapkan di tempat kedudukan pihak pertama.
 - c. Musyawarah untuk menyelesaikan perselisihan atau perbedaan antara para pihak ditetapkan untuk waktu paling lama 7 (tujuh) hari kalender terhitung sejak surat permintaan musyawarah diterima oleh pihak yang dimintakan untuk musyawarah.

⁸⁹ Hasil Wawancara dengan Anwar Solikhin, Manajer Angkutan Barang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara pada Senin, 19 Juni 2023

2. Musyawarah dianggap tidak mencapai kata sepakat apabila jangka waktu musyawarah terlewati tetapi tidak diperoleh mufakat atau apabila para pihak telah sepakat bahwa musyawarah tidak berhasil menghasilkan kemufakatan meskipun jangka waktu untuk bermusyawarah belum berakhir. Oleh karena itu, maka para pihak sepakat untuk memilih domisili yang tetap dan umum di kantor Panitera Pengadilan Negeri di Medan.
3. Selama proses musyawarah masih berlangsung, pihak kedua tidak diperkenankan menghentikan pekerjaan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Bentuk perjanjian antara PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara dengan pengguna jasa kereta api berkaitan dengan pengangkutan barang dilakukan dalam bentuk tertulis yang di dalamnya berisi hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan sesuai dengan kesepakatan Bersama.
2. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional I Sumatera Utara terhadap kerusakan barang 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 barang 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 barang akibat peristiwa tersebut.
3. Kendala dalam pemenuhan tanggung jawab atas kerusakan barang akibat peristiwa *force majeure* adalah proses pembuktian peristiwa *force majeure* yang menyebabkan kegagalan dalam melakukan pekerjaan pengangkutan barang. 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.

B. Saran

1. Agar dalam membuat perjanjian pengangkutan ini tidak dibuat secara di bawah tangan namun para pihak membuatnya dihadapan pejabat yang berwenang memuat suatu akta perjanjian agar akta perjanjian tersebut mempunyai kekuatan hukum yang sah dan terjamin.
2. Agar pihak pengangkut mengasuransikan seluruh barang yang diangkutnya juga terhadap alat-alat pengangkutannya agar apabila salah satu pihak melakukan wanprestasi ia dapat melindungi dirinya atas kerugian yang dideritanya.
3. Agar pihak pengirim melaksanakan isi perjanjian yang telah disepakati dengan itikad baik dan pihak pengangkut dalam menjalankan pelaksanaan perjanjian harus mengikuti syarat-syarat yang telah disepakati.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- A.Abas Salim. 2017. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: . Raja Grafindo Persada.
- Abdulkadir Muhammad. 2018. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- 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.
- Bambang Sunggono. 2018. *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Bahder Johan Nasution. 2015. *Hukum Kesehatan Pertanggungjawaban Dokter*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Salim HS. 2018. *Perkembangan Hukum Kontrak Innoninaat di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, Jakarta.
- Ida Hanifah dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: FH. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Kementerian Agama RI, 2016. *Alwuran dan Terjemahannya*. Bandung: CV Darus Sunnah.
- Mariam Darus Badruzaman. 2016. *Perjanjian Baku (Standar) Perkembangannya di Indonesia*. Bandung: Alumni.
- Munir Fuady, 2017. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bsinis)*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- ;2019. *Perbuatan Melawan Hukum Pendekatan Kontemporer*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- R. Wirjono Prodjodikoro. 2016. *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, Bandung: Mandar Maju.
- Salim HS. 2017. *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat Di Indoesia*, Jakarta: Sinar Grafika.

Salim HS. 2014. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Jakarta: Sinar Grafika.

-----;2014. *Pengantar Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Jakarta: Sinar Grafika.

Shidarta.2015. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: Grasindo.

Sinta Uli. 2016. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transportasi Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*. Medan: USU Press.

Sudarsono. 2016. *Kamus Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta.

Suharnoko. 2016. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group

Tim Penyusun Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa. 2018, *Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI)*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

C. Jurnal

Daryl John Rasuh, “Kajian Hukum Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Menurut Pasal 1244 Dan Pasal 1245 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata” *Lex Privatum*, Vol. IV No. 2 Feb 2016.

Erniwati, “Konsepsi *Force Majeure* Dalam Kontrak/Perjanjian Di Masa Pandemi”, *Jurnal Sol Justicia*, Vol.3 No.2, Desember 2020.

Roby Darwis Haloho, “Tanggung Jawab Perusahaan Jasa Angkutan Terhadap Barang Niaga Melalui Darat *Jurnal Hukum*, Vol : 07 No. 3, Desember 2018.

Masitah Pohan, “Penggunaan Cek dan Giro dalam Transaksi Bisnis yang Menimbulkan Kerugian Perdata”, *Jurnal Sosial dan Ekonomi*, Volume 1 Issue 2, Years 2020

Taufik Hidayat Lubis, “*Lahir dan Mengikatnya Suatu Perjanjian*”, *Seminar Nasional Hukum, Sosial dan Ekonomi*, Vol. No.1 (2022).

