



---

**HUKUM PERJANJIAN PENGANGKUTAN DARAT ANTARA PT BGR  
DENGAN PT PUSRI PALEMBANG**

**Syakbarudin Noer<sup>1</sup>, Nurbaiti Saleh<sup>2</sup>, Rosida Diani<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>PT Pusri Palembang

<sup>2,3</sup>Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Tamansiswa  
Palembang

email : rr440426@gmail.com

**Abstrak** Pengangkutan memiliki peran penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktivitas manusia. Karena nilai suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tempat dimana barang itu berada. PT BGR adalah ekspediter yang melakukan jasa pengangkutan darat menggunakan truk, untuk mengangkut pupuk urea milik PT Pusri Palembang. Permasalahan dipenelitian ini mengenai bagaimanakah proses perjanjian pengangkutan darat antara PT BGR dengan PT Pusri Palembang dan proses penyelesaian sengketa apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian tersebut. Metode penelitian yuridis empiris, dengan menggunakan data primer berupa hasil penelitian di PT BGR dan PT Pusri serta data sekunder yaitu: bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Pembahasan proses perjanjian pengangkutan darat ini berdasarkan KUHPerdara Buku Ke-III Pasal 1320 dan akibat hukum atas perjanjian berdasarkan Pasal 1338. Pelaksanaan perjanjian sebaiknya dilaksanakan sesuai dengan perjanjian yang dibuat, karena akibat dari wanprestasi dari perjanjian ini bisa mendapat sanksi pembatalan.

**Kata kunci:** Hukum Pengangkutan Darat, PT BGR , PT Pusri Palembang

**Abstract** Transportation has an important role and cannot be separated from human activities. Because the value of an item does not only depend on the item itself, but also the place where the item is located. PT BGR is an expediter that provides land transportation services using trucks, to transport urea fertilizer belonging to PT Pusri Palembang. The problem in this research is about how the process of land transportation agreement between PT BGR and PT Pusri Palembang and the dispute resolution process if there is a default in the agreement. The empirical juridical research method uses primary data in the form of research results at PT BGR and PT Pusri as well as secondary data, namely: primary legal materials, secondary legal materials and tertiary legal materials. The discussion of the land transportation agreement process is based on the Third Book of the Civil Code Article 1320 and the legal consequences of the agreement based on Article 1338. The implementation of the agreement should be carried out in accordance with the agreement made, because the consequences of default of this agreement can be subject to cancellation sanctions.

**Keywords:** Land Transport Law, PT BGR, PT Pusri Palembang

## **LATAR BELAKANG**

Dalam kehidupan sehari-hari pengangkutan memiliki peran yang sangat penting dan tidak dapat dipisahkan dari aktivitas manusia, sebagai sarana untuk mempermudah semua kegiatan yang dilakukan dalam memperlancar laju perekonomian. Karena dengan pengangkutan akan memperlancar proses penjualan suatu barang. Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan



(debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan: memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkut, membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan dan menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.<sup>1</sup>

Dalam pengangkutan terjadi perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>2</sup> Sehingga perjanjian pengangkutan bisa diartikan suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu kelain tempat, sedangkan pihak yang lainnya menyanggupi akan membayar ongkosnya.<sup>3</sup> Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Darat Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek menyatakan pengertian dari angkutan adalah perpindahan orang dan atau/barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Kita mengenal ada tiga jenis transportasi yang sering dipergunakan dalam kehidupan sehari-hari. Tiga macam bentuk transportasi yaitu: transportasi darat, seperti mobil, motor dan kereta api, transportasi laut, transportasi sungai, transportasi danau dan juga transportasi penyebrangan yang di sebut feri, dan transportasi udara.<sup>4</sup>

Secara umum bisa dinyatakan bahwa tujuan dari setiap pengangkutan adalah mengantar barang atau orang yang diangkut dengan selamat sampai ketempat yang dituju tanpa hambatan atau kemacetan sesuai dengan waktu yang disepakati.<sup>5</sup> Pasal 1 Ayat (7) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyatakan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Pasal 1 Ayat (8) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menjelaskan kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan

---

<sup>1</sup> Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2013, hlm. 42

<sup>2</sup> HMN. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, 2013, hlm. 2

<sup>3</sup> Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1995, hlm. 69

<sup>4</sup> Fidel Miro, *Pengantar Hukum Transportasi*, Jakarta, Erlangga, 2011, hlm. 33

<sup>5</sup> Abdul Kadir Muhammad, *hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1994, hlm 15



diatas rel. Kendaraan bermotor yang dimaksud dikelompokan berdasarkan jenis: sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus.

Peraturan Pemerintah Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Darat Dengan Kendaraan Bermotor Umum Di Jalan, memberikan pengertian yang dimaksud dengan angkutan barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat (12) menyatakan mobil barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang. Sedangkan Pasal 5 Ayat (4) menyatakan kendaraan bermotor jenis mobil barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf d meliputi: mobil bak muatan terbuka, mobil bak muatan tertutup, mobil tangki, dan mobil penarik. Sedangkan penjelasan Ayat 4 hurup (a) adalah mobil barang bak muatan terbuka dalam ketentuan ini misalnya *dump truck*, *non dump truck*, *flat deck*, *double cabin*. Sedangkan yang dimaksud dengan truk adalah kendaraan umum yang khusus digunakan untuk mengangkut barang dengan membayar biaya pengangkutan.<sup>6</sup> PT Bhandha Ghara Reksa adalah ekspediter yang melakukan jasa pengangkutan darat dengan menggunakan truk sebagai alat pengangkutan. Menurut Pasal 86 KUHD pengertian ekspediter adalah seseorang yang pekerjaannya menyelenggarakan pengangkutan barang-barang dagangan dan barang-barang lain di darat atau di perairan.

Adapun yang dimaksud dengan hukum pengangkutan darat adalah keseluruhan peraturan-peraturan didalam dan diluar kodifikasi (KUHPerdara dan KUHD) yang berdasarkan atas dan tujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan perpindahan barang-barang dan atau orang dari satu kelain tempat. Untuk memenuhi perikatan-perikatan yang lahir dari perjanjian-perjanjian tertentu termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantaraan untuk mendapatkan pengangkutan (ekspediter).<sup>7</sup>

Sedangkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 21 menyebutkan perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. PT Bhandha Ghara Reksa (PERSERO) adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dibidang jasa penyewaan dan pengelolaan ruangan dan pengiriman barang yang didirikan tanggal 11 April 1977 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 26 Tahun 1976. Gagasan didirikanya PT BGR berdasarkan adanya kebutuhan badan usaha yang dapat mengelola fasilitas

---

<sup>6</sup> Fidel Miro, Op.cit., hlm. 37

<sup>7</sup> Siti Nurbaity, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan Dan Kereta Api)*, Jakarta, Trisakti, 2009, hlm. 8



pendukung sarana distribusi pupuk yang lokasinya menjangkau ke pusat pertanian.  
8

PT BGR melakukan perjanjian pengangkutan darat dengan alat angkut truk dengan PT Pusri Palembang dalam pengiriman barang berupa pupuk urea. Dalam melaksanakan perjanjian pengangkutan itu, hubungan kerja antara pengirim dengan pengangkut tidak terus menerus, tetapi hanya kadang kala, kalau pengirim membutuhkan pengangkutan untuk mengirim barang. Hubungan semacam ini disebut “pelayanan berkala” sebab pelayanan itu tidak bersifat tetap, hanya kadang kala saja, bila pengirim membutuhkan pengangkutan. Perjanjian yang bersifat “pelayanan berkala” ini disinggung dalam pasal 1601 KUHPerdara.

PT Pupuk Sriwidjaja adalah perusahaan yang didirikan sebagai pelopor produsen pupuk urea di Indonesia.<sup>9</sup> Urea dibikin dari gas amoniak dan gas asam arang. Persenyawaan kedua zat ini melahirkan pupuk urea yang mengandung zat N 46 %.<sup>10</sup> Untuk meningkatkan pendapatan perusahaan dari sektor komersil, maka PT Pusri melaksanakan penjualan pupuk sebagai produk komersil dan non komersil, dengan melakukan penjualan kepada *End User* dan untuk menunjang penjualan tersebut PT Pusri melakukan perjanjian pengangkutan darat dengan PT BGR sebagai ekspediter. Dimana dasar hukum perjanjian pengangkutan ini adalah Buku Ke-III KUHPerdara Tentang Perikatan.

### **RUMUSAN MASALAH**

Penelitian ini dirumuskan masalah bagaimanakah proses perjanjian pengangkutan darat antara PT BGR dan PT Pusri Palembang dan proses penyelesaian sengketa apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian tersebut.

### **METODE PENELITIAN**

Dalam penelitian ini metode penelitian yang digunakan adalah yuridis empiris. Penelitian empiris adalah penelitian hukum yang mengkaji dan menganalisis bekerjanya hukum di dalam masyarakat.<sup>11</sup> Dengan menggunakan sumber data primer dari hasil penelitian ditempat PT BGR dan PT Pusri Palembang, dan data sekunder dari bahan hukum primer yaitu undang-undang yang berlaku, bahan hukum sekunder dari buku-buku juga internet serta bahan hukum tersier yaitu kamus bahasa Indonesia dan kamus bahasa Inggris. Sedangkan tehnik pengumpulan data dengan penelitian keperpustakaan dengan mengumpulkan

---

<sup>8</sup> <https://id.m.wikipedia.org>, diakses pada 30 Desember 2019, pukul 20.00

<sup>9</sup> <https://www.pusri.co.id>, diakses tanggal 30 Desember 2019, pukul 21.00

<sup>10</sup> Pinus Lingga, *Petunjuk Penggunaan Pupuk*, Jakarta, Penebar Swadaya, 1995, hlm. 24

<sup>11</sup> Mahendra Kusuma dan Rosida Diani, *Penghantar Penelitian Hukum*, Palembang, Rafah Press, 2017, hlm. 16



bahan-bahan pustaka seperti buku-buku dan penelitian lapangan berupa wawancara di PT BGR dan PT Pusri Palembang. Sedangkan analisis data dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif yaitu penulisan ini dibuat seolah menggambarkan kejadian yang sebenarnya terjadi di lapangan.

### **HASIL DAN PEMBAHASAN**

PT BGR dan PT Pusri (Persero) adalah BUMN yang berbentuk perseroan terbatas dimana modalnya terbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% sahamnya dimiliki oleh Negara RI dimana tujuan utamanya mengejar keuntungan.<sup>12</sup> Sebagai suatu badan hukum yang menjadi subjek hukum, maka PT BGR dan PT Pusri dapat bertindak hukum atau melakukan perbuatan hukum seperti manusia. Dengan demikian badan hukum sebagai pembawa hak dan tidak berjiwa dapat melakukan sebagai pembawa hak manusia, seperti dapat melakukan persetujuan-persetujuan dan memiliki kekayaan yang sama sekali terlepas dari kekayaan anggota-anggotanya. Oleh karena itu badan hukum dapat bertindak dengan perantara pengurus-pengurusnya.<sup>13</sup> Sehingga PT BGR dan PT Pusri bisa membuat suatu perjanjian seperti manusia.

Dimana dasar hukum dari perjanjian ini mengacu pada Buku ke III KUHPerdara Pasal 1320 tentang sahnya suatu perjanjian yang memuat empat syarat yaitu:., sepakat, cakap. objeknya tertentu, dan suatu sebab yang halal. Adapun proses terbentuknya perjanjian pengangkutan antara PT Pusri Palembang Dan PT BGR adalah sebagai berikut:<sup>14</sup> PT BGR mengajukan surat penawaran untuk menjadi ekspediter SPOT angkutan darat yang di tujukan kepada Departemen Logistik PT Pusri Palembang No. 0105/RPLB/SPh/V/2019. Setelah Departemen Logistik menyetujui surat penawaran itu maka pihak Departemen Logistik akan menghubungi pihak marketing PT BGR dan meminta Departemen Jasa PT Pusri untuk memproses surat tersebut. Departemen Jasa akan membuat surat perjanjian atau kontrak No.119/SP/2019 dan penunjukan PT BGR sebagai ekspediter pendamping/SPOT sesuai dengan surat penawaran. Perjanjian ini diwakili oleh M.Taufik Hidayat dari pihak PT BGR dan Rahmat Hamdani dari pihak PT Pusri Palembang.

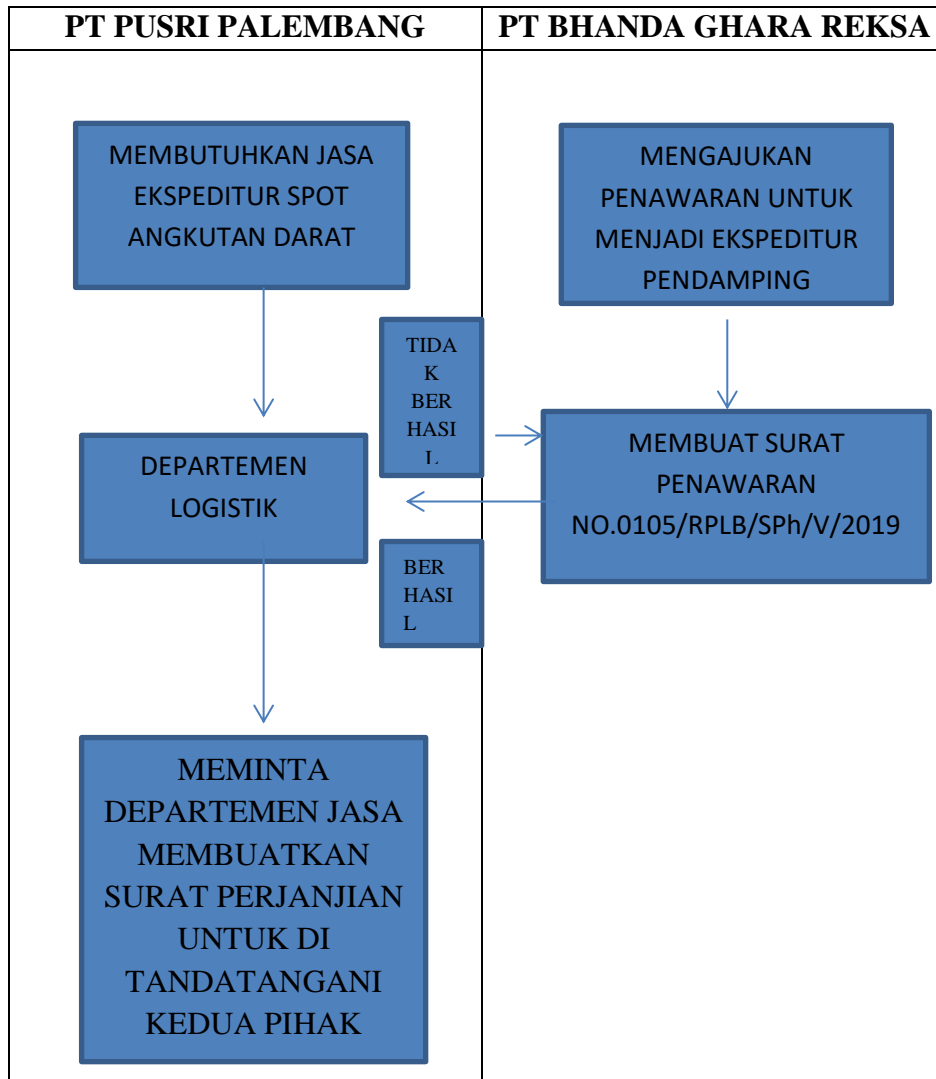
Surat perjanjian ini dibuat pada hari Rabu 19 Juni 2019. Dan berlaku mulai tanggal 10 Juni 2019 sampai dengan 30 September 2020.

---

<sup>12</sup> Kurniawan, *Hukum Perusahaan*, Yogyakarta, Genta, 2014, hlm. 102

<sup>13</sup> Lukman Santoso AZ dan Yahyanto, *Pengantar Ilmu Hukum*, Malang, Setara Press, 2016, hlm. 56-57

<sup>14</sup> Wawancara Dengan M. Nussem, Staf Evaluasi Logistik Pemasaran, Tanggal 27 April 2020, jam. 14.00



Gambar 1

Bagan Alir Proses Perjanjian Pengangkutan Darat

Mengenai apa saja yang perlu diatur dan dilakukan oleh PT BGR dan PT Pusri dalam pelaksanaan perjanjian ini dibuat ke dalam pasal-pasal yang termasuk di dalam lampiran surat perjanjian ini. Adapun isi dari perjanjian pengangkutan darat antara PT Pusri dengan PT BGR yang termuat dalam Lampiran Surat Perjanjian Nomor: 119/SP/2019 Antara PT Pusri Palembang dengan PT BGR Tentang Jasa Angkutan Pendamping/SPOT Angkutan Darat Komoditi PT Pusri Palembang Dari Gudang Lini 1 Palembang Ke GPP Martapura Gudang Belintang & Gudang OKI membahas hal-hal sebagai berikut:<sup>15</sup> Mengenai Ruang Lingkup yang diperjanjikan disebutkan bahwa: PT Pusri menunjuk PT BGR untuk melaksanakan

<sup>15</sup> Lampiran Surat Perjanjian Nomor:119/SP/2019



distribusi dengan menggunakan angkutan darat dari gudang lini 1 Palembang ke GPP Martapura, gudang Belitang dan gudang OKI. Sebagaimana diatur dalam surat perjanjian dan lampiran-lampirannya. Ruang Lingkup pekerjaan yang harus dilaksanakan oleh PT BGR adalah: mengangkut komoditi dari gudang asal ke gudang tujuan dan bertanggung jawab penuh atas keamanan dan keselamatan komoditi sejak diterima dari gudang asal sampai berada di gudang tujuan.

Mengenai alat angkut yang digunakan dalam melakukan pekerjaan disebutkan bahwa PT BGR dapat melaksanakan pengangkutan komoditi melalui darat, sungai maupun laut dengan menggunakan alat angkut selain truk, antara lain namun tidak terbatas pada perahu layar dan/atau tongkang. Alat angkut selain truk sebagaimana dimaksud beserta tenaga kerja untuk itu disediakan dan menjadi tanggung jawab PT BGR sepenuhnya demikian juga yang menyangkut perizinan yang dipersyaratkan oleh instansi pemerintah untuk itu. Jika menurut PT Pusri alat angkut yang disediakan oleh PT BGR kurang atau tidak memenuhi syarat sebagai alat angkut baik itu yang menyangkut tentang fisik maupun perizinannya, maka PT Pusri berhak menolak untuk dipergunakan sebagai alat angkut komoditi sebagaimana dimaksud dalam surat perjanjian ini. Tetapi dalam perjanjian pengangkutan darat ini PT BGR hanya menggunakan truk sebagai alatangkutnya.

Tidak tersedianya alat angkut, kekurangan alat angkut, kerusakan alat angkut maupun karena penolakan oleh PT Pusri atas alat angkut yang disediakan oleh PT BGR yang tidak memenuhi syarat demikian juga atas kekurangan tenaga kerja, tidak dapat menjadi alasan bagi PT BGR untuk terlambat melaksanakan pekerjaan dan/atau tidak melaksanakan pekerjaan baik di gudang asal dan gudang tujuan. Mengenai Tonase dan Pelaksanaan pekerjaan yang dilakukan oleh PT BGR harus memenuhi ketentuan sebagai berikut: Jumlah komoditi yang diangkut akan diatur oleh PT Pusri dalam *Purchase Order Stock Transport Order* (selanjutnya disebut "POSTO") atau *Shipping Instruction* (selanjutnya di sebut "SI") atau dokumen lain yang sejenis. Sebelum PO STO atau SI diterbitkan oleh PT Pusri kepada PT BGR maka, PT Pusri akan memberitahukan terlebih dahulu kepada PT BGR 1x24 jam (satu kali dua puluh empat) jam guna persiapan segala sesuatunya oleh PT BGR.

mengenai angkutan komoditi sebagaimana dimaksud dalam PO STO atau SI harus mulai dilaksanakan PT BGR paling lambat 2x24 (dua kali dua puluh empat) jam setelah PO STO atau SI diterima oleh PT BGR. Apabila PT BGR menghendaki pemuatan komoditi di luar jam kerja PT Pusri, maka untuk itu PT BGR harus terlebih dahulu menyampaikan secara tertulis kepada PT Pusri sekurang-kurangnya 1x24 (satu kali dua puluh empat) jam sebelum pemuatan dimaksud dilaksanakan. Dengan ketentuan komoditi yang diangkut untuk jarak pendek (dapat ditempuh dalam 1(satu) hari perjalanan), harus sudah diterima di



gudang tujuan paling lambat dalam waktu 2x24 (dua kali dua puluh empat) jam, sedangkan untuk lokasi yang jaraknya jauh (ditempuh lebih dari 1 (satu) hari perjalanan), serta kondisi jalan rusak berak, maka waktu pengangkutan sampai ke gudang tujuan akan diatur dan ditetapkan oleh PT Pusri.

Apabila terjadi keterlambatan pelaksanaan pengangkutan maka PT BGR wajib memberitahukan secara lisan kepada PT Pusri pada saat kejadian berlangsung dan dalam waktu 2x24 (dua kali dua puluh empat) jam, PT BGR telah harus melaporkan kejadian dimaksud secara tertulis kepada PT Pusri. Dalam melaksanakan pekerjaan ini maka PT BGR dengan cara apapun tidak diperkenankan menyerahkan dan/atau memborongkan kembali baik sebagian maupun seluruh pekerjaan kepada pihak lain tanpa persetujuan tertulis dari PT Pusri.

Sedangkan mengenai berita acara dalam hal pengangkutan diatur sebagai berikut: pada setiap pengangkutan, PT Pusri dan PT BGR wajib membuat dan menandatangani berita acara penyerahan barang di gudang asal dan berita acara penerimaan barang/berita acara serah terima barang (BASTB) di gudang tujuan untuk setiap truk yang melaksanakan pemuatan di gudang asal dan melaksanakan pembongkaran di gudang tujuan yang ditunjuk oleh PT Pusri. Segera setelah selesainya pelaksanaan pemuatan di gudang asal dan pembongkaran di gudang tujuan untuk PO STO atau SI yang diterbitkan oleh PT Pusri maka, PT Pusri dan PT BGR akan membuat dan menandatangani berita acara penyerahan barang di gudang asal dan berita acara penerimaan barang/berita acara serah terima barang (BASTB) di gudang tujuan yang mencantumkan antara lain hal-hal sebagai berikut: waktu pelaksanaan, jumlah atau tonase komoditi yang sudah selesai dimuat atau diangkut oleh PT BGR, kondisi keseluruhan komoditi (kemasan dan pupuk), dan hal-hal lain yang dianggap perlu oleh PT Pusri dan PT BGR..

PT BGR harus segera menyerahkan berita acara penerimaan barang/berita acara serah terima (BASTB) di gudang tujuan kepada PT Pusri selambat-lambatnya 10 (sepuluh) hari kalender setelah penerimaan terakhir dari *party* PO STO atau SI. Untuk keperluan semua ini maka PT Pusri akan menunjuk kepala gudang pada lokasi gudang tujuan yang bersangkutan bertindak untuk dan atas nama PT Pusri dan mengenai berita ini juga dapat ditandatangani oleh instansi lain yang ditunjuk oleh PT Pusri. Untuk biaya mengenai tarif angkutan yang harus dibayarkan oleh PT Pusri Palembang Kepada PT BGR dalam perjanjian ini ditetapkan sebagai berikut: besaran tarif angkutan belum termasuk Pajak Pertambahan Nilai (PPN), PT Pusri dan PT BGR telah sepakat bahwa besaran tarif angkutan adalah *Lumpsum Fixed Price* tanpa adanya perubahan tarif selama berlakunya surat perjanjian ini, kecuali terjadi perubahan harga BBM (solar) subsidi karena adanya kebijakan pemerintah selama masa berlakunya surat perjanjian.





Dalam hal terjadi perubahan harga BBM (solar) subsidi karena adanya kebijakan pemerintah selama masa berlaku surat perjanjian ini, maka penyesuaian tarif angkutan mengacu pada rumusan berikut:

Tabel 1. Acuan Tarif Angkutan

<i>Fix Cost</i>	: 60% x Tarif Angkut
<i>Variable Cost (BBM)</i>	: 40% x Tarif Angkut

Penyesuaian tarif akan diberlakukan sesuai tanggal pemberlakuan perubahan perhitungan harga jual BBM (solar) subsidi terbaru yang ditetapkan oleh pemerintah pusat maupun daerah dan akan dituangkan dalam suatu berita acara penyesuaian tarif angkutan yang ditandatangani oleh direksi pekerjaan dan pihak kedua. Berita acara penyesuaian tarif angkutan tersebut akan menjadi lampiran dan dasar pembayaran bagi PT BGR dalam mengajukan tagihan kepada PT Pusri. PT Pusri dan PT BGR akan melakukan evaluasi tarif angkutan setiap tahunnya dan apabila tidak ada kesepakatan antara para pihak, maka para pihak sepakat mengakhiri surat perjanjian.

Sedangkan mengenai prosedur pembayaran yang dilakukan oleh PT Pusri Palembang kepada PT BGR ditetapkan dengan ketentuan sebagai berikut: PT Pusri akan melakukan pembayaran tarif angkutan berdasarkan prosedur pembayaran yang berlaku di PT Pusri Palembang setelah PT BGR menyampaikan surat tagihan, dengan melampirkan dokumen-dokumen secara lengkap dan benar yang meliputi: Asli Berita Acara Penyerahan Barang di gudang asal beserta lampirannya, Asli Berita Acara Penerimaan Barang/Berita Acara Serah Terima Barang di gudang tujuan beserta lampirannya, Asli PO STO atau SI, Asli kwitansi bermaterai cukup, Copy kartu NPWP, Copy E-Faktur, Copy E-Nofa, Copy surat perjanjian. Copy Berita Acara Penyesuaian Tarif Angkutan (bila ada).

Pembayaran kepada PT BGR dapat dibayarkan melalui bank *transfer* sesuai dengan permintaan pada surat tagihan, dan apabila ada biaya *transfer* akan dibebankan kepada PT BGR. Mengenai kewajiban pajak dan juga asuransi yang harus dibayarkan oleh masing-masing pihak yaitu PT Pusri Palembang dan PT BGR, diatur dengan ketentuan sebagai berikut: Pajak-pajak yang timbul sehubungan dengan pelaksanaan surat perjanjian menjadi beban dan tanggung jawab masing-masing pihak yaitu PT Pusri dan PT BGR sesuai dengan ketentuan perpajakan yang berlaku. Asuransi atas komoditi menjadi beban PT Pusri, sedangkan mengenai asuransi atas alat angkut menjadi beban PT BGR.

Menurut Pasal 1339 KUHPerdara yang menyatakan, suatu perjanjian tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian, diharuskan oleh kepatutan,



kebiasaan atau undang-undang. Dan berdasarkan Pasal 1234 KUHPerdara menyatakan, prestasi yang harus dipenuhi oleh para pihak dalam berkontrak adalah kewajiban untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu ataupun untuk tidak berbuat sesuatu.

Penyelesaian sengketa apabila terjadi wanprestasi dalam perjanjian ini telah termuat dalam isi Lampiran Surat Perjanjian Nomor: 119/SP/2019 Antara PT Pupuk Sriwidjaja Palembang Dengan PT BGR Tentang Jasa Angkutan Pendamping/SPOT Angkutan Darat Komoditi PT Pupuk Sriwidjaja Palembang Dari Gudang Lini I Palembang Ke GPP Martapura Gudang Belitang&Gudang OKI. Dimana dalam lampiran ini termuat hal-hal sebagai berikut:<sup>16</sup> Mengenai larangan-larangan yang tidak boleh dilakukan oleh PT BGR termuat di dalam Pasal 8 dari lampiran perjanjian ini yang isinya sebagai berikut, Dimana PT BGR dilarang untuk melakukan hal-hal sebagai berikut: mengalihkan/memindahkan baik sebagian atau seluruh pelaksanaan pekerjaan kepada pihak lain dengan alasan apapun juga antar lain: mengalihkan gudang tujuan pengangkutan dari yang ditetapkan oleh PT Pusri, kemudian terlibat langsung maupun tidak langsung dalam perbuatan tindak pidana, menolak melaksanakan pekerjaan secara sepihak tanpa alasan yang dapat diterima oleh PT Pusri.

Apabila PT BGR melanggar ketentuan ini, maka PT Pusri dapat mengakhiri surat perjanjian secara sepihak dan mengalihkan pekerjaan kepada pihak lain. Sedangkan mengenai evaluasi dan sanksi yang bisa diberikan oleh PT Pusri Palembang kepada PT BGR seperti yang terdapat pada Pasal 9 lampiran surat perjanjian ini yang isinya sebagai berikut: evaluasi dilakukan dengan mendasarkan pada hal-hal sebagai berikut: Pemenuhan PO STO atau SI yang diberikan, menolak PO STO atau SI secara sepihak, tidak melaksanakan pengangkutan sama sekali setelah menerima PO STO atau SI, faktor ketepatan waktu pengiriman, keterlambatan pengiriman, tidak menyelesaikan pengangkutan pada batas waktu yang telah ditentukan.

Tingkat kesusutan Penyerahan berita acara penerimaan barang/berita acara serah terima barang (BASTB) maksimal 10 (sepuluh) hari kalender sejak tanggal terakhir diterimanya komoditi di gudang tujuan. Apabila terjadi keterlambatan atau penolakan PO STO atau SI/tidak melaksanakan sama sekali pengangkutan komoditi yang disebabkan oleh kelalaian PT BGR di luar batas waktu yang telah ditetapkan, maka PT Pusri akan mempertimbangkan pemberian PO STO atau SI berikutnya dan/atau pengalihan PO STO atau SI selanjutnya kepada pihak lain secara sepihak. Mengenai ketidakmampuan dan kerusakan yang disebabkan oleh PT BGR diatur sebagai berikut: apabila PT BGR tidak mampu atau menunjukkan

---

<sup>16</sup> Lampiran Surat Perjanjian Nomor: 119/SP/2019



indikasi tidak mampu melaksanakan pekerjaan pengangkutan sebagaimana diperintahkan oleh PT Pusri, maka PT Pusri dapat mengalihkan perintah pengangkutan atas sisa komoditi yang ditentukan dalam surat perjanjian ini kepada pihak lain. Dalam hal terjadi selisih kurang atas tarif pengangkutan oleh pihak lain tersebut dibanding tarif sebagaimana tersebut pada surat perjanjian ini, maka selisih kurang atas tarif tersebut menjadi beban PT BGR.

Apabila terjadi kerusakan dan/atau kesusutan komoditi dengan jumlah yang signifikan atau frekuensi kejadian yang tinggi dalam prose pengangkutan komoditi yang disebabkan oleh kelalaian pihak kedua, maka PT Pusri berhak mempertimbangkan pemberian PO STO atau SI berikutnya dan/atau pengalihan PO STO atau SI selanjutnya kepada perusahaan lain secara sepihak. Apabila PT BGR memiliki *performance* tidak baik untuk pengangkutan kesuatu gudang tujuan, maka PT Pusri dapat menghentikan pemberian PO STO atau SI yang bersangkutan ke gudang tujuan lainnya, walaupun memiliki *performance* yang baik di gudang tujuan lainnya tersebut.

Mengenai keterlambatan pengambilan muatan dan klaim atas keterlambatan itu maka PT Pusri Palembang dapat memberlakukan aturan sebagai berikut: Apabila terjadi keterlambatan pengambilan atau pemuatan komoditi di gudang asal, yang mengakibatkan terlambatnya pengangkutan komoditi sampai di gudang tujuan yang dikarenakan kelalaian PT BGR, yang mana batas waktu yang ditetapkan sudah terlampaui, maka PT BGR wajib membayar klaim keterlambatan pengambilan atau pemuatan sebesar Rp. 2.000,-(dua ribu rupiah) perton perhari kalender kepada PT Pusri. selaim klaim ini, PT Pusri dapat memberikan sanksi administratif kepada PT BGR yaitu berupa teguran tertulis atau menunjuk pihak lain untuk mengangkut seluruh atau sisa komoditi yang belum diangkut PT BGR.

Apabila terjadi keterlambatan penyerahan komoditi di gudang tujuan di luar batas, maka atas keterlambatan tersebut PT BGR dikenakan klaim sebesar Rp 2.000,-(dua ribu rupiah) perton perhari dihitung dari jumlah komoditi yang sudah dikeluarkan dari gudang asal tetapi terlambat diserahkan di gudang tujuan. Apabila PT BGR melanggar ini, maka PT Pusri berhak untuk memutuskan surat perjanjian ini secara sepihak tanpa memberitahukan maksud tersebut kepada PT BGR terlebih dahulu.

Apabila terjadi keterlambatan penyerahan berita acara penerimaan barang/berita acara serah terima barang (rampung bongkar) di gudang tujuan sebagaimana dimaksud oleh PT BGR kepada PT Pusri dan telah melampaui batas waktu yang telah ditetapkan tanpa alasan yang dapat dipertanggungjawabkan, maka PT BGR akan dikenakan sanksi administratif oleh PT Pusri antara lain pengurangan jumlah angkutan komoditi berikutnya atau dapat juga tidak diberikan kesempatan mengangkut komoditi yang berikutnya.



Atas setiap kelalaian yang dilakukan PT BGR, maka PT Pusri akan memberikan peringatan secara tertulis dan jika peringatan tersebut telah diberikan sampai 3 (tiga) kali selama masa berlaku surat perjanjian ini, maka PT Pusri berhak mengurangi jumlah angkutan komoditi berikutnya dan/atau menghentikan angkutan komoditi tersebut untuk sementara dan/atau seterusnya tanpa kompensasi apapun dan/atau mengakhiri surat perjanjian ini secara sepihak. Sehubungan dengan pemutusan secara sepihak ini, PT pusri dan PT BGR telah setuju untuk mengesampingkan Pasal 1266 KUHPerdara tentang syarat batal.

Mengenai pengawasan terhadap kinerja dari PT BGR apabila dianggap melanggar, maka PT Pusri akan memberikan surat Peringatan seperti yang terdapat di didalam Pasal 10 lampiran surat perjanjian ini yaitu: PT Pusri akan melakukan monitoring terhadap pelaksanaan angkutan dari setiap PO STO atau SI yang telah diterbitkan antara lain: tanggal mulai muat di gudang asal, jumlah komoditi yang telah diangkut, sisa komoditi yang belum diangkut dan tanggal jatuh tempo. PT Pusri juga akan melakukan klarifikasi dengan PT BGR atas penyebab keterlambatan angkutan yang melebihi batas waktu jatuh tempo. Apabila sampai dengan batas waktu 3x24 (tiga kali dua puluh empat) jam sejak tanggal jatuh tempo tidak ada penjelasan tentang penyebab keterlambatan angkutan dari PT BGR baik secara lisan atau tertulis, maka akan diterbitkan surat teguran kepada PT BGR.

Dalam hal Pemberian surat peringatan kepada PT BGR akan diberikan apabila PT BGR tidak dapat menyelesaikan sisa tonase PO STO atau SI yang belum terangkut sampai dengan batas waktu yang ditentukan sebagai berikut: Sisa Tonase PO STO atau SI < 250 Ton, diberi tambahan lama waktu penyelesaian 4 hari kerja. Sisa Tonase PO STO atau SI 251-500 Ton, diberi tambahan lama waktu penyelesaian 7 hari kerja. Sisa Tonase PO STO atau SI 501-1000 Ton diberi tambahan lama waktu penyelesaian 12 hari kerja. Sisa Tonase PO STO atau SI 1001-1500, diberi tambahan lama waktu penyelesaian 14 hari kerja. Sisa Tonase PO STO atau SI 1501-2000, diberi tambahan lama waktu penyelesaian 18 hari kerja. Dan sisa Tonase PO STO atau SI >2000, diberi tambahan lama waktu penyelesaian 19 hari kerja, dengan ketentuan surat peringatan I diberikan terhitung sejak tanggal surat teguran, surat peringatan II diberikan terhitung sejak tanggal surat peringatan I, dan surat peringatan III diberikan terhitung sejak tanggal surat peringatan II.

Sedangkan pertimbangan yang diberikan PT Pusri Kepada PT BGR dalam pemberian surat teguran maupun surat peringatan dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut: Penyebab keterlambatan bukan dari kelalaian PT BGR tetapi karena penyebab lain dari internal PT Pusri diantaranya stok di gudang asal terbatas, gudang tujuan penuh, buruh mogok dan penyebab lainnya yang bukan kelalaian PT BGR. Karena Dampak *Force Majeure*, ketersediaan stok pupuk/*space* di gudang-



gudang tujuan, alternatif penyedia jasa angkutan lain /spot yang tersedia dan kondisi jalan, lingkungan, sarana, dan prasarana yang terkait langsung dengan pelaksanaan angkutan. Serta peraturan pemerintah atau instansi terkait yang berdampak langsung terhadap pelaksanaan angkutan. Apabila PT BGR tidak dapat menyelesaikan kewajibannya sampai dengan batas waktu yang ditentukan dan tidak ada upaya dari PT BGR untuk menyelesaikan pekerjaan, maka PT Pusri bisa memutuskan perjanjian ini.

Pertimbangan yang diambil oleh PT Pusri dalam pemutusan perjanjian ini tentang klaim kesusutan, kehilangan, dan kerusakan yang diberlakukan oleh PT Pusri Palembang terhadap PT BGR sesuai dengan isi lampiran Pasal 11 surat perjanjian ini yaitu: PT BGR wajib menanggung segala risiko kesusutan, kehilangan, dan/atau kerusakan komoditi yang terjadi dalam pengangkutan sampai di gudang tujuan. Apabila terjadi kesusutan maupun kehilangan komoditi yang diangkut oleh PT BGR disebabkan apapun juga, maka PT Pusri akan mengenakan klaim kepada PT BGR sebesar 100% (seratus persen) dari jumlah komoditi yang susut atau hilang. Klaim tersebut akan dihitung sesuai dengan harga komoditi non subsidi yang berlaku pada saat kesusutan atau kehilangan terjadi yang ditetapkan oleh PT Pusri.

Bila ternyata sepanjang perjalanan pada saat pengangkutan sampai ke gudang tujuan terjadi kerusakan terhadap komoditi seperti: basah, kotor dan lain sebagainya, maka PT BGR akan dikenakan klaim kerusakan untuk semua komoditi yang rusak dimaksud yang besarnya 100% (seratus persen) dari harga komoditi non subsidi yang berlaku pada saat kejadian yang ditetapkan oleh PT Pusri dan komoditi yang rusak tersebut tetap menjadi milik PT Pusri. Sedangkan untuk kerusakan tiap lembar kantong pupuk milik PT pusri, maka PT BGR akan dikenakan klaim oleh PT Pusri sebesar harga kantong pupuk per lembar yang berlaku pada saat kerusakan terjadi yang ditentukan oleh PT Pusri.

Sedangkan mengenai segala urusan mengenai Direksi Pekerjaan guna pengawasan pelaksanaan dari isi perjanjian ini diatur didalam Pasal 12 yang isinya: untuk kelancaran dan pengawasan pelaksanaan isi surat perjanjian ini maka, PT Pusri menunjuk GM Distribusi&Pemasaran c.q. Manager Logistik Pemasaran PT Pusri Palembang sebagai Direksi pekerjaan sekaligus bertindak sebagai wakil dari PT Pusri yang berwenang untuk menandatangani berita acara penyesuaian tarif angkutan yang diperlukan sehubungan dengan pelaksanaan isi surat perjanjian ini. Direksi pekerjaan dalam rangka pelaksanaan pekerjaan di lapangan dapat menunjuk wakilnya khusus untuk itu.

Mengenai masa berlaku perpanjangan waktu dari perjanjian ini termuat di dalam Pasal 13 yang isinya sebagai berikut: apabila diperlukan dan berdasarkan hasil evaluasi PT Pusri terhadap *performance* atau kinerja PT BGR dan tidak ada



kebijakan perubahan dari pemerintah yang mempengaruhi isi/materi surat perjanjian, maka atas kesepakatan para pihak surat perjanjian dapat diperpanjang kembali.

Tetapi apabila masa berlaku surat perjanjian berakhir, namun masih terdapat sisa PO STO atau SI yang belum diselesaikan oleh PT BGR, maka untuk itu PT BGR tetap berkewajiban menyelesaikan PO STO atau SI dimaksud sesuai dengan ketentuan surat perjanjian dan lampirannya. Mengatasi masalah *Force Majeure* yang kemungkinan bisa terjadi, hal itu diatur didalam Pasal 14 dengan ketentuan sebagai berikut: PT Pusri dan PT BGR dapat dibebaskan dari tanggungjawab dan kewajibannya untuk melaksanakan baik sebagian maupun keseluruhan ketentuan surat perjanjian, jika dapat membuktikan kepada pihak lainnya bahwa hal tersebut terjadi sebagai akibat kejadian yang termasuk dalam keadaan *force majeure*.

Yang dimaksud dengan *force majeure* adalah semua kejadian yang berada diluar kekuasaan atau kemampuan manusia pada umumnya seperti: bencana alam: banjir, gempa bumi, topan, pemogokan umum, Peraturan-Peraturan Pemerintah atau PT Pupuk Indonesia (Persero) yang terkait langsung dengan surat perjanjian. Kebakaran yang bukan disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan rekanan kerja, huru-hara serta perang/keadaan bahaya yang diumumkan pemerintah. Apabila *force majeure* tersebut terjadi selama pelaksanaan pekerjaan, maka pihak yang terkena *force majeure* harus melaporkan kejadian tersebut secara tertulis kepada pihak lainnya dalam waktu paling lambat 2x24 (dua kali dua puluh empat) jam setelah *force majeure* tersebut, serta dilegalisir oleh instansi pemerintah setempat yang berwenang.

Apabila pihak yang terkena *force majeure* gagal untuk memenuhi ketentuan ini, maka *force majeure* tersebut dianggap tidak pernah ada dan pihak tersebut kehilangan haknya untuk mengajukan klaim dan tetap berkewajiban untuk melaksanakan seluruh ketentuan surat perjanjian. Jika dalam perjanjian ini terjadi perbedaan pengertian antara PT BGR dan PT Pusri, maka ketentuan untuk itu diatur didalam Pasal 15 dengan ketentuan, apabila terdapat perbedaan pengertian antara pasal-pasal yang terdapat dalam surat perjanjian dengan ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam dokumen-dokumen dasar surat perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 surat perjanjian termasuk lampiran ini, maka ketentuan dalam surat perjanjian yang berlaku, selanjutnya lampiran ini, dan kemudian dokumen-dokumen sebagai dasar surat perjanjian berdasarkan tingkat hierarki dokumen secara berurutan dari tingkat paling atas dan seterusnya ke bawah sebagaimana sesuai dengan Pasal 1 Surat Perjanjian.

Jika terjadi perselisihan antara PT Pusri Palembang dengan PT BGR, maka langkah yang akan diambil sesuai dengan isi Pasal 16 yaitu, apabila terjadi perselisihan dalam pelaksanaan surat perjanjian, maka PT Pusri dan PT BGR akan



menyelesaikan secara musyawarah untuk mencapai mufakat. apabila cara musyawarah tidak berhasil, maka PT Pusri dan PT BGR sepakat akan diselesaikan melalui perantara hakim Pengadilan Negeri dan memilih domisili hukum yang tetap pada kantor kepaniteraan Pengadilan Negeri di Palembang.

Sedangkan mengenai hal lain yang mungkin terjadi selama perjanjian ini berlangsung, maka semua itu diatur dalam Pasal 17 lampiran surat perjanjian ini yaitu, hal-hal yang belum diatur atau belum cukup diatur dalam surat perjanjian dan lampiran ini akan ditentukan dan akan dituangkan dalam bentuk Addendum yang merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dari surat perjanjian ini. Surat perjanjian ini dibuat rangkap dua untuk PT Pusri dan PT BGR serta Surat ini telah mempunyai kekuatan hukum yang sama.

### **KESIMPULAN**

Kesimpulan dari perjanjian pengangkutan darat antara PT BGR dan PT Pusri antara lain: Proses perjanjian pengangkutan darat antara PT BGR dengan PT Pusri Palembang terjadi berdasarkan Buku ke III KUHPerdara Pasal 1320 tentang syarat sah perjanjian sedangkan akibat hukum apabila terjadi wanprestasi berdasarkan Pasal 1338 KUHPerdara dengan mengikuti ketentuan dari isi lampiran surat perjanjian yang dibuat.

### **SARAN**

Saran yang bisa diberikan agar perjanjian ini bisa dilaksanakan sebaik mungkin karena apabila terjadi wanprestasi bukan saja pihak yang bersangkutan akan mendapat sanksi pembatalan tetapi juga bisa di *black list* untuk menjadi ekspediter angkutan darat pendamping Spot PT Pusri.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Jakarta, Citra Aditya Bakti, 2016
- , *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1994
- Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transfortasi*, Jakarta, Erlangga, 2011
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, 3 Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Djambatan, 2013
- Kurniawan, *Hukum Perusahaan*, Jakarta, Genta, 2014
- Lukman Santoso dan Yahyanto, *Pengantar Ilmu Hukum*, Malang, Setara Press, 2016
- Mahendra Kusuma dan Rosida Diani, *Pengantar Penelitian Hukum*, Palembang, Rafah press, 2017



- 
- Pinus Lingga, *Petunjuk Penggunaan Pupuk*, Jakarta, Penebar Swadaya, 1995  
Siti Nurbaity, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan Dan Kereta Api)*, Jakarta, Trisakti, 2016  
Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1995  
Kitab Undang-Undang Hukum Perdata  
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang  
Undang-Undang No. 19 Tahun 2003 Tentang BUMN  
Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan  
Peraturan Pemerintah No.55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan  
Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Darat Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek  
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Umum Di Jalan  
<https://id.m.wikipedia.org>, diakses tanggal 30 desember 2019, pukul 21.00  
<https://www.pusri.co.id>, diakses tanggal 30 Desember 2019, pukul 21.00