

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Dunia bisnis sangat diperlukan adanya hukum perjanjian. Hukum kontrak atau hukum perjanjian merupakan tulang punggung yang sangat fundamental. Sebab bagaimanapun juga bisnis itu bermula dari adanya perjanjian antara pelaku bisnis itu sendiri. Karena itu, dapat dipastikan bahwa para pebisnis tidak dapat mengabaikan aspek-aspek hukum perjanjian dalam bisnisnya. Ini dilakukan untuk menghindari hal-hal fatal yang mungkin akan terjadi.<sup>1</sup>

Salah satu terjadinya pelaksanaan perjanjian dilakukan dalam bidang pengangkutan. Pengangkutan merupakan bidang yang vital dalam kehidupan masyarakat, dengan adanya pengangkutan berbagai kesulitan yang ditemui manusia dapat diselesaikan. Pentingnya pengangkutan dalam kehidupan masyarakat, maka diperlukan hukum pengangkutan dalam hal ini adalah hukum pengangkutan niaga.<sup>2</sup>

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.

---

<sup>1</sup> Munir Fuady, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2001, hal. 2.

<sup>2</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti. Bandung, 2008, hal.48.

Pengangkutan adalah suatu peristiwa yang telah mengikat seseorang untuk melaksanakan pengangkutan karena orang tersebut telah berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal berupa pengangkutan, sedangkan seseorang yang lain telah berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal berupa pemberian imbalan atau upah.

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).

Peristiwa penyelenggaraan pengangkutan barang terjadi karena adanya perjanjian. Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkut dan pengirim secara timbal balik. Serangkaian perbuatan tersebut dilakukan atas “persetujuan” bersama antara pengangkut dan pengirim. Perjanjian pengangkutan niaga adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.<sup>3</sup>

Pengangkutan barang dapat terjadi dalam suatu kota/daerah saja, dan dapat pula terjadi dari satu kota ke kota lainnya (antar kabupaten, antar daerah/

---

<sup>3</sup> *Ibid*, hal.49.

antar pulau), hal ini akan berpengaruh pada tingkat risiko yang dihadapi, dan penentuan besarnya biaya angkutan.

Perusahaan pengangkutan barang dapat berhubungan langsung dengan pengirim barang, dalam praktek dapat pula tidak langsung berhubungan dengan 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.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup>

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.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> *Ibid* , hal. 34.

<sup>5</sup>HS. Salim, *Perkembangan Hukum Kontrak Innoninaat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.2003. hal. 35

<sup>6</sup>A.Abas Salim. *Manajemen Transportasi*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003, hal.

Sesuai dengan fungsinya pengangkutan itu yakni untuk memindahkan barang-barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan maksud untuk menaikkan daya guna dan nilai barang itu. Bila daya guna dan nilai barang tidak naik, maka angkutan itu tidak perlu diadakan.

Ketidakberdayaan pengguna jasa angkutan dalam menghadapi pelaku usaha ini jelas sangat merugikan kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan. Umumnya para pelaku usaha berlindung dibalik perjanjian baku yang telah ditanda tangani oleh kedua belah pihak (antara pelaku usaha dan konsumen pemakai jasa angkutan) ataupun melalui berbagai informasi semu yang diberikan oleh pelaku usaha kepada pemakai jasa angkutan.

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 penyelenggaraan pengangkutan tersebut. Melakukan pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat tujuan dilakukan dengan suatu perjanjian.<sup>7</sup>

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

---

<sup>7</sup> Sinta Uli. *Pengangkutan Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transportasi Angkutan Laut, Angkutan Darat, Angkutan Udara*. USU Press, Medan, 2006, hal.58.

Pasal 1367 KUH Perdata 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 tengah-tengah 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.<sup>8</sup>

Salah satu jenis perjanjian dalam pengangkutan barang dapat dilakukan dengan dengan jasa sarana perkeretapiannya. Perjanjian pengangkutan barang dapat dilakukan oleh suatu pihak yaitu pengirim barang dengan perusahaan kereta api. Dapat juga terjadi perjanjian pengangkutan yang melibatkan tiga pihak, yaitu pihak perusahaan jasa, pihak pengirim, dan pihak perusahaan kereta api. Dalam perjanjian pengangkutan barang yang terjadi dua pihak atau tiga pihak yang terlibat melakukan perjanjian pengangkutan.

Bagi pihak perusahaan jasa pengangkutan dan perusahaan kereta api terjadi perjanjian sewa-menyewa. Perjanjian sewa-menyewa: suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lain suatu kenikmatan dari suatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak tersebut terakhir disanggupi

---

<sup>8</sup> Sutiono Usman Aji, et.al, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, hal. 120

pembayarannya (Pasal 1548 KUH Perdata). Dijelaskan dalam Pasal 155 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dijelaskan bahwa tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 ayat (1) ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Adanya perjanjian pengangkutan menimbulkan terjadinya hak dan kewajiban. Kewajiban pokok perusahaan pengangkut penumpang atau barang adalah mengangkut penumpang atau barang serta menerbitkan dokumen angkutan, sebagai imbalan haknya perusahaan angkutan memperoleh biaya angkutan dari penumpang atau pengirim barang.<sup>9</sup>

Lebih jelasnya, khususnya dalam pengangkutan barang perusahaan jasa atau pengangkut memiliki kewajiban lainnya. Kewajiban tersebut di antaranya merawat, menjaga, dan memelihara barang yang diangkut dengan sebaik-baiknya dan menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima dengan utuh, lengkap, tidak rusak, atau terlambat.<sup>10</sup>

Kewajiban tersebut di atas termuat pada Pasal 158 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, dengan bunyi lengkapnya sebagai berikut:

1. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang hilang, rusak, atau musnah yang disebabkan oleh pengoperasian angkutan kereta api.
2. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diterima oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian sampai dengan diserahkannya barang kepada penerima.
3. Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata dialami, tidak termasuk keuntungan yang akan diperoleh dan biaya jasa yang telah digunakan.

---

<sup>9</sup> *Ibid*, hal.121

<sup>10</sup> Hadi Setia Tunggal, *Undang-Undang Perkeretaapian (UU No. 23 Tahun 2007)*, Harvarindo, Jakarta, 2007, hal. 59

4. Penyelenggara Sarana Perkeretaapian tidak bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh keterangan yang tidak benar dalam surat angkutan barang.

Pengirim barang berhak:

1. Memperoleh pelayanan sesuai tingkat pelayanan yang disepakati dalam karcis atau surat angkutan.
2. Memperoleh pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan penyelenggara selama menunggu keberangkatan apabila terjadi keterlambatan.
3. Memperoleh pengembalian biaya angkutan apabila terjadi pembatalan keberangkatan.<sup>11</sup>

Tanggung jawab Kereta Api Indonesia sebagai sarana transportasi adalah menjaga keselamatan penumpang atau barang, mulai dari penumpang atau barang tersebut masuk ke kereta api. Keselamatan penumpang dan barang dianggap penting, maka pemerintah menurunkan Instruksi Menteri Perhubungan Nomor IM 2 Tahun 2007 tentang Peningkatan Keselamatan Pengoperasian Kereta Api. Untuk mewujudkan keselamatan penumpang dan barang dalam perkeretaapian tersebut berdasarkan Keputusan Menteri Nomor KM.25 Tahun tentang Badge Komite Nasional Keselamatan Transportasi.<sup>12</sup>

Perjanjian pengangkutan CPO antara PT. Kereta Api Indonesia dengan PTP Nusantara IV Kebun Air Batu dimulai dengan adanya perjanjian pengangkutan. PT. Kereta Api Indonesia harus berupaya untuk menghindari, mencegah dan mengurangi kerugian selama berlangsungnya pengangkutan CPO sesuai dengan kewajiban sebagai pengangkut yaitu menyelenggarakan pengangkutan CPO dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Tanggung jawab PT. Kereta Api Indonesia selaku penyelenggara pengangkutan dimulai sejak pengguna jasa angkutan kereta api yaitu PTP Nusantara IV Kebun Air Batu mengisi CPO ke

---

<sup>11</sup> *Ibid*, hal.60.

<sup>12</sup>Keputusan Menteri Nomor KM.25 Tahun 2007 Tentang Badge Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

dalam tangki milik PT. Kereta Api Indonesia dari stasiun asal sampai dengan stasiun tujuan yang disepakati. Dalam hal kerugian karena kelalaian pihak pengangkut, pihak konsumen yaitu PTP Nusantara IV Kebun Air Batu selaku pengguna jasa angkutan sebagai pihak yang dirugikan berhak menuntut haknya. Tuntutan yang diajukan biasanya dalam bentuk permintaan ganti rugi. Dalam hal di luar kelalaian atau kesalahan pihak pengangkut, maka pihak pengangkut dapat dibebaskan dari tanggung jawabnya sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati.

Dengan latar belakang di atas, maka dipilih judul skripsi tentang: “Tinjauan Yuridis Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Pengangkutan CPO PTPN IV Kebun Air Batu (Studi Pada PT. Kereta Api Medan)”.

## **B. Perumusan Masalah**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan hukum yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan CPO antara PT. Kereta Api Indonesia dengan PTP Nusantara IV Kebun Air Batu ?
2. Bagaimana prosedur pelaksanaan pengangkutan yang harus dilakukan pihak PT. Kereta Api Indonesia dalam Pengangkutan CPO ?
3. Bagaimana pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia jika melakukan kelalaian dan menyebabkan berkurangnya CPO yang diangkut ?



### **C. Tujuan Penelitian**

Adapun yang menjadi tujuan penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum yang berkaitan dengan perjanjian pengangkutan CPO antara PT. Kereta Api Indonesia dengan PTP Nusantara IV Kebun Air Batu.
2. Untuk mengetahui prosedur pelaksanaan pengangkutan yang harus dilakukan pihak PT. Kereta Api Indonesia dalam Pengangkutan CPO.
3. Untuk mengetahui pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia jika melakukan kelalaian dan menyebabkan berkurangnya CPO yang diangkut.

### **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Secara teoretis penelitian ini diharapkan menjadi bahan untuk pengembangan wawasan dan kajian lebih lanjut bagi teoretis yang ingin mengetahui dan memperdalam tentang perjanjian pengangkutan CPO.
2. Secara praktis adalah memberikan sumbangan pikiran bagi masyarakat dan pihak-pihak yang berhubungan dengan perjanjian pengangkutan CPO.

### **E. Metode Penelitian**

#### **1. Sifat Penelitian**

Pengelompokan jenis-jenis penelitian tergantung pada pedoman dari sudut pandang mana pengelompokan itu ditinjau. Ditinjau dari jenis penelitian ini termasuk penelitian deskriptif yaitu penelitian yang berusaha menggambarkan sebuah kondisi/fenomena hukum dengan legalitas secara lebih mendalam/lengkap

mengenai status sosial dan hubungan antar fenomena. Tujuan dari penelitian deskriptif adalah menghasilkan gambaran yang akurat tentang sebuah kelompok, menggambarkan sebuah proses atau hubungan, menggunakan informasi dasar dari suatu hubungan teknik dengan definisi tentang penelitian ini dan berusaha menggambarkan secara lengkap perjanjian pengangkutan CPO.<sup>13</sup>

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Dalam perspektif yuridis dimaksudkan untuk menjelaskan dan memahami makna dan legalitas peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perjanjian pengangkutan CPO. Penelitian yuridis empiris adalah dengan melakukan wawancara secara langsung kepada pimpinan PT. Kereta Api (Persero).

## **2. Sumber Data.**

Data yang kemudian diharapkan dapat diperoleh di tempat penelitian maupun di luar penelitian adalah :

### **a. Data primer**

Data primer, adalah data yang diperoleh dari tangan pertama, dari sumber asalnya yang belum diolah dan diuraikan orang lain. Untuk memperoleh data primer peneliti melakukan studi lapangan, yaitu teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan wawancara (*interview*). Wawancara, adalah bertanya langsung secara bebas kepada responden dengan mempersiapkan terlebih dahulu daftar pertanyaan secara terbuka sebagai pedoman.

---

<sup>13</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Perkasa, Jakarta, 2003, hal.16.

## b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti yang sebelumnya telah diolah orang lain. Untuk memperoleh data sekunder peneliti melakukan studi kepustakaan. Studi kepustakaan adalah penelitian terhadap bahan-bahan pustaka yang berkaitan dengan permasalahan ini, sebagai bahan referensi untuk menunjang keberhasilan penelitian. Studi kepustakaan/data sekunder terdiri dari:

- 1) Bahan hukum primer, terdiri dari bahan hukum dan ketentuan-ketentuan hukum positif termasuk peraturan perundang-undangan dan *website*.
- 2) Bahan hukum sekunder atau sering dinamakan *Secondary* data yang antara lain mencakup di dalamnya:
  - a) Kepustakaan/buku literatur yang berhubungan dengan pengangkutan.
  - b) Data tertulis yang lain berupa karya ilmiah para sarjana.
  - c) Referensi-referensi yang relevan dengan perjanjian sewa menyewa.
- 3) Bahan hukum tertier yaitu bahan yang memberi petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus hukum, ekslopedia, Kamus umum dan lain sebagainya.

## 3. Alat Pengumpul Data.

Alat pengumpul data yang digunakan penulis adalah data primer yaitu wawancara. Alat pengumpul data digunakan dalam penelusuran data sekunder adalah studi dokumentasi atau melalui penelusuran literatur. Kegiatan yang akan dilakukan dalam pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu studi pustaka dengan cara identifikasi isi. Alat pengumpulan data dengan mengidentifikasi isi dari data sekunder diperoleh dengan cara membaca, mengkaji, dan mempelajari

bahan pustaka baik berupa peraturan perundang-undangan, artikel dari internet, makalah seminar nasional, jurnal, dokumen, dan data-data lain yang mempunyai kaitan dengan data penelitian ini.

#### **4. Analisis Data.**

Data yang dikumpulkan dapat dipertanggungjawabkan dan dapat menghasilkan jawaban yang tepat dari suatu permasalahan, maka perlu suatu teknik analisa data yang tepat. Analisis data merupakan langkah selanjutnya untuk mengolah hasil penelitian menjadi suatu laporan.<sup>14</sup>

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian hukum ini menggunakan pola pikir/logika induktif, yaitu pola pikir untuk menarik kesimpulan dari kasus-kasus individual nyata menjadi kesimpulan yang bersifat umum. Pada dasarnya pengolahan dan analisis data bergantung pada jenis datanya. Pada penelitian hukum berjenis normatif, maka dalam mengolah dan menganalisis bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier tidak dapat lepas dari berbagai penafsiran hukum yang dikenal dalam ilmu hukum.

#### **F. Keaslian Penulisan**

Skripsi ini berjudul “Tinjauan Yuridis Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Pengangkutan CPO PTPN IV Kebun Air Batu (Studi Pada PT. Kereta Api Medan)”. Di dalam penulisan skripsi ini dimulai dengan mengumpulkan bahan-bahan yang berkaitan dengan tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan CPO, baik melalui literatur yang diperoleh

---

<sup>14</sup> *Ibid*, hal.18

dari perpustakaan maupun media cetak maupun elektronik dan disamping itu juga diadakan penelitian. Dilakukan pemeriksaan pada perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara untuk membuktikan bahwa judul skripsi tersebut belum ada atau belum terdapat di Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara. Apabila dikemudian hari ternyata terdapat judul yang sama atau telah ditulis oleh orang lain dalam bentuk skripsi sebelum skripsi ini penulis buat, maka hal itu menjadi tanggung jawab penulis sendiri.

Berikut dikemukakan beberapa penelitian yang berkenaan dengan penelitian peneliti, yaitu :

1. Andry Syaban Siregar (2010), dengan judul penelitian : Tanggungjawab Pengangkut Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Dengan Kereta Api (Studi Kasus PT. Kereta Api Indonesia, dengan rumusan masalah :
  - a. Bagaimana penyelenggaraan pengangkutan barang melalui PT. Kereta Api Indonesia ?
  - b. Bagaimana bentuk-bentuk tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia dalam pengangkutan barang apabila terjadi kerusakan terhadap barang yang diangkutnya ?
  - c. Apa sajakah resiko yang selalu timbul dalam pengangkutan barang melalui PT. Kereta Api Indonesia ?
2. Nora Liliana Sihombing (2012), dengan judul penelitian : Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api ( Studi Kasus PT. Kereta Api (Persero), dengan rumusan masalah :

- a. Bagaimana tanggung jawab pengangkut terhadap Penumpang dan Barang Angkutan Kereta Api ?
- a. Bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum terhadap pengguna jasa angkutan kereta api ?
- b. Bagaimana akibat hukum jika salah satu pihak wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan penumpang dan barang melalui kereta api ?

#### **G. Sistematika Penulisan**

Bab I : Pendahuluan, yang menjadi sub bab terdiri dari, yaitu Latar Belakang, Perumusan Masalah, Tujuan dan Manfaat Penulisan, Metode Penelitian, Keaslian Penelitian, Sistematika Penulisan

Bab II : Pelaksanaan Perjanjian Pengangkutan meliputi : Pengertian Perjanjian Pengangkutan dan Asas-Asas Hukum Pengangkutan, Pengaturan Perjanjian Pengangkutan Melalui Kereta Api, Objek dan Dokumen dalam Perjanjian Pengangkutan Melalui Kereta Api.

Bab III Pengangkutan Barang Melalui Kereta Api meliputi : Penyelenggaraan Perjanjian Pengangkutan Melalui Kereta Api, Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian Pengangkutan Melalui Kereta Api, Wanprestasi dan Resiko dalam Perjanjian Pengangkutan Melalui Kereta Api.

BAB IV Tanggungjawab PT. Kereta Api Indonesia Dalam Pengangkutan CPO PTPN Nusantara IV Kebun Air Batu meliputi : Pengaturan Hukum Yang Berkaitan Dengan Perjanjian Pengangkutan CPO antara PT. Kereta Api Indonesia dengan PTPN Nusantara IV Kebun Air Batu, Prosedur Pelaksanaan Pengangkutan Yang Harus Dilakukan Pihak PT. Kereta Api Indonesia dalam Pengangkutan

CPO, Pertanggungjawaban PT. Kereta Api Indonesia Jika Melakukan Kelalaian  
Dan Menyebabkan Berkurangnya CPO yang diangkut

BAB V Kesimpulan dan Saran.