

Penundaan Pelaksanaan Kewajiban Dalam Perjanjian Pengangkutan Barang Akibat Pandemi Covid-19

Salsabila Annisa Nursaputri

salsabila.annisa.nursaputri-2017@fh.unair.ac.id

Universitas Airlangga

How to cite:

Salsabila Annisa Nursaputri
'Penundaan Pelaksanaan
Kewajiban Dalam Perjanjian
Pengangkutan Barang Akibat
Pandemi Covid-19' (2021) Vol.
4 No. 3 Jurist-Diction.

Histori artikel:

Submit 15 Maret 2021;
Diterima 20 April 2021;
Diterbitkan 1 Mei 2021.

DOI:

10.20473/jd.v4i3.26989

p-ISSN: 2721-8392

e-ISSN: 2655-8297



Abstract

Force majeure sometimes appears in transportation agreements, for example with the emergence of the Covid-19 pandemic. But the force majeure caused by Covid-19 is not attached to all carriers. This is because not all transporters in the Covid-19 pandemic are prevented from carrying out their obligations. However, the transporters affected by Covid-19 must be able to prove that the Covid-19 pandemic has a direct impact. This Covid-19 pandemic is a relative or temporary force majeure, because the Covid-19 pandemic has only occurred temporarily. Therefore, it does not eliminate the obligations of the carrier, and the carrier must still fulfill its obligations even though it requires more cost and time. So in this case the Covid-19 pandemic cannot immediately be used as an excuse for the cancellation of an agreed transportation agreement on the grounds of a force majeure event.

Keywords: Force Majeure; Transportation Agreement; Covid-19; Delivery of Goods; Accountability.

Abstrak

Force majeure terkadang muncul dalam perjanjian pengangkutan, seperti misalnya saja dengan kemunculan pandemi Covid-19. Tetapi force majeure yang diakibatkan karena Covid-19 ini tidak melekat kepada semua pihak pengangkut. Dikarenakan tidak semua pihak pengangkut dalam keadaan pandemi Covid-19 ini terhalang untuk melaksanakan kewajibannya. Namun untuk pihak pengangkut yang terkena dampak Covid-19 ini harus dapat membuktikan bahwa pandemi Covid-19 membawa imbas secara langsung. Pandemi Covid-19 ini merupakan force majeure yang bersifat relatif atau sementara, sebab pandemi Covid-19 ini hanya terjadi sementara waktu. Karena itu maka tidaklah menghapuskan kewajiban pihak pengangkut, dan pihak pengangkut tetap harus memenuhi kewajibannya meskipun membutuhkan biaya dan waktu yang lebih banyak. Maka dalam hal ini pandemi Covid-19 ini tidak dapat langsung bisa digunakan sebagai alasan untuk pembatalan suatu perjanjian pengangkutan yang telah disepakati dengan alasan adanya peristiwa force majeure.

Kata Kunci: Force Majeure; Perjanjian Pengangkutan; Covid-19; Pengiriman Barang; Pertanggungjawaban.

Copyright © 2021 Universitas Airlangga

Pendahuluan

Dalam pelaksanaan suatu perjanjian pengangkutan kadangkala tidak selalu tercapai maksud dan tujuannya keadaan tersebut dapat terjadi akibat berbagai macam hambatan yang muncul, dapat berupa hilangnya barang, keterlambatan dalam pengiriman barang, dan juga kerusakan barang sebagian maupun keseluruhan yang dapat diakibatkan oleh keadaan memaksa atau *force majeure*. Tidak tercapaiannya maksud dan tujuan perjanjian dapat disebabkan oleh *force majeure* atau keadaan memaksa dan umumnya ditujukan terhadap suatu peristiwa yang berada di luar jangkauan manusia. Selanjutnya, wanprestasi dapat terjadi karena dilakukan secara sengaja maupun tidak sengaja, disebabkan salah satu pihak memang tidak mampu untuk memenuhi prestasi tersebut ataupun melakukan prestasi tersebut karena terpaksa. Macam-macam perbuatan wanprestasi yaitu: terlambat melakukan prestasi (tidak sesuai dengan waktu yang telah diperjanjikan), prestasi yang dilakukan tidak sempurna, sama sekali tidak melakukan prestasi, dan melakukan apa yang ada dalam perjanjian dilarang untuk dilakukan.¹

Force majeure atau dalam bahasa Indonesia keadaan memaksa adalah pembelaan pembeli untuk menunjukkan bahwa tidak terlaksananya apa yang dijanjikan dikarenakan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga dan pembeli tidak dapat berbuat apa-apa dengan peristiwa atau keadaan yang timbul di luar dugaan tadi. Dan juga sebagai suatu alasan untuk membebaskan pembeli dari kewajiban membayar ganti rugi atas dasar wanprestasi yang dikemukakan oleh pihak penjual.²

Awal Tahun 2020 dunia dikejutkan dengan munculnya Virus Corona atau Covid-19. WHO menyatakan ditemukannya virus ini pada akhir desember 2019, virus ini diketahui berasal dari Wuhan China. Pada 11 maret 2020 Covid-19 ditetapkan sebagai pandemi dikarenakan penyakit ini telah melewati fase wabah dan pandemi. Tidak hanya di Indonesia, hampir seluruh dunia telah terjangkit virus ini, dan ratusan orang mati akibat terjangkit virus Covid-19 ini. Penderita virus ini sangat cepat bertambah dengan cepat dikarenakan penularan yang sangat cepat.

¹ Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak* (Rajawali Pers 2011).[74].

² R. Subekti, *Hukum Perjanjian* (Intermasa 2008).[55].

Upaya yang dapat dilakukan sebagai pencegahan penularan Covid-19 salah satunya menerapkan gaya hidup sehat dan bersih. Berbagai Negara juga telah mengambil kebijakan yang berimplikasi secara hukum. Kebijakan tersebut adalah kebijakan *lockdown* atau *social distancing*, *Lockdown* adalah penerapan karantina terhadap suatu daerah atau wilayah tertentu dalam rangka mencegah perpindahan orang, baik masuk maupun keluar wilayah tersebut. Kebijakan ini diberlakukan oleh sebuah negara yang mengalami keadaan darurat seperti wabah penyakit menular atau saat terjadi perang di Negara tersebut.³ Di Indonesia sendiri pemerintah membuat kebijakan untuk menerapkan Karantina Wilayah atau PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar). Karantina Wilayah merupakan pembatasan penduduk dalam suatu wilayah termasuk wilayah pintu Masuk beserta isinya yang diduga telah terkena penyakit dan/atau terinfeksi penyakit sedemikian rupa untuk mencegah kemungkinan terjadinya penyebaran penyakit atau kontaminasi.⁴ Kebijakan tersebut tentu membuat proses bisnis terganggu, diperkirakan banyak perusahaan atau orang yang tidak dapat menepati janjinya. Misalnya saja, pengiriman barang ke suatu wilayah yang sedang menerapkan PSBB. Dengan keadaan seperti ini kemungkinan besar banyak perjanjian, kontrak, transaksi bisnis atau kegiatan yang tertunda akibat penyebaran wabah Covid-19.

Dengan melihat keadaan seperti ini maka terdapat kerancuan terhadap Covid-19 dalam perjanjian pengangkutan tersebut. Maka bagaimana penetapan bencana non alam (Covid-19) tersebut sebagai *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan dan bagaimana akibat hukum atas bencana non alam (Covid-19) dalam *force majeure* suatu perjanjian pengangkutan.

³ Yurika Nendri Novianingsih, 'Sering Mendengar Istilah Lockdown? Begini Arti dan Penjelasan' (Tribunnews, 2020) <<https://www.tribunnews.com/nasional/2020/03/18/sering-mendengar-istilah-lockdown-begini-arti-dan-penjelasan>>, dikunjungi pada 6 juni 2020.

⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6236).

Metode Penelitian

Tipe penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah penelitian doctrinal. Dalam penelitian ini akan dijelaskan secara sistematis tentang aturan hukum yang sesuai dengan objek penelitian hukum ini. Dalam penelitian ini, hukum dikonsepsikan sebagai kaidah dan asas-asas yang mengatur kehidupan manusia dalam masyarakat .

Konsep Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian Pengangkutan merupakan perjanjian Riil dimana perjanjian Riil merupakan perjanjian yang berdasarkan fakta yang ada yaitu fakta adanya pelaksanaan pengangkutan, sehingga dari kesepakatan tersebutlah muncul Perjanjian Pengangkutan. Dimana dalam perjanjian pengangkutan tersebut terdapat hubungan timbal balik antara pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ketempat tujuan tertentu, dan pengirim membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang telah disepakati bersama. Perjanjian pengangkutan menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak maka dari itu perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu pengirim mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar biaya pengangkutan, sementara pihak pengangkut memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan pengangkutan.

Di dalam KUHD tidak terdapat pengertian, bentuk ataupun syarat untuk mengadakan perjanjian pengangkutan. Karena itu pada Pasal 1 KUHD yang menyebutkan bahwa BW berlaku juga bagian hal yang diatur dalam KUHD. Didalam KUHD tidak diatur secara khusus menyimpang, maka Pasal ini menjadi penentu berlakunya BW. Perjanjian pengangkutan dapat terjadi tanpa adanya surat angkutan, artinya dapat terjadi dengan atau secara lisan. Sehingga cukup dengan adanya kata sepakat saja. Pasal 90 KUHD sebenarnya memberikan ketentuan bahwa surat angkutan tidak merupakan syarat sahnya adanya suatu perjanjian, karena tidak diisyaratkan untuk adanya penandatanganan dari kedua belah pihak (pengirim dan pengangkut). Oleh karena itu hal tersebut hanyalah merupakan suatu bukti tentang

adanya perjanjian pengangkutan. Sekedar suatu pernyataan bahwa pengangkutan bersedia menerima barang untuk diangkut dan syarat-syarat sebagai yang tertulis dalam surat angkut tersebut. Dengan demikian, prinsip dari perjanjian tersebut terjadi sah tanpa adanya bukti secarik kertaspun. Hal tersebut diatas sesuai dengan syarat-syarat sahnya suatu perjanjian seperti terdapat pada Pasal 1320 BW, yaitu:

1. Adanya kesepakatan antara para pihak;
2. Adanya kecakapan untuk membuat sebuah perjanjian;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang diperbolehkan.

Selanjutnya mengenai asas asas dalam perjanjian pengangkutan, antara lain:

1. Asas konsensual

Dalam asas konsensual ini tidak mewajibkan untuk bentuk perjanjian haruslah secara tertulis, dengan persetujuan para pihak saja dinilai sudah cukup. Dokumen pengangkutan ini hanya sebagai bukti bahwa terdapat persetujuan diantara para pihak, sehingga dokumen pengangkutan bukan perjanjian tertulis. Kewajiban dan hak para pihak sudah ditentukan dalam undang undang sehingga perjanjian pengangkutan tidak dibuat secara tertulis. Para pihak hanya menerapkan ketentuan yang telah diatur dalam undang-undang.

2. Asas Koordinasi

Dalam asas koordinasi ini menerapkan kedudukan yang sejajar antara para pihak didalam perjanjian pengangkutan. Asas subordinasi antara majikan dan buruh didalam perjanjian perburuan tidak berlaku pada perjanjian pengangkutan.

3. Asas Campuran

Dalam asas campuran ini mengatur bahwa perjanjian pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa dari pengirim kepada pihak pengangkut, penyimpan barang dari pengirim kepada pihak pengangkut, serta melakukan kegiatan pengangkutan yang diberikan oleh pengirim kepada pihak pengangkut.

4. Asas Tidak Ada Hak Retensi

Dalam perjanjian pengangkutan tidak ada hak retensi karena hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan.

Wanprestasi dalam Perjanjian Pengangkutan

Tidak tercapainya tujuan perjanjian pengangkutan ini dapat terjadi disebabkan 2 (dua) hal, antara lain:

1. Salah satu pihak melakukan “Wanprestasi”;
2. Disebabkan oleh sebuah keadaan memaksa (*Force Majeure*).

Wanprestasi terdapat dalam pasal 1243 KUH Perdata, yang menyatakan bahwa:

“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 dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya”.

Selanjutnya dalam Pasal 468 KUHD menjelaskan bahwa dalam perjanjian pengangkutan menjanjikan pihak pengangkut untuk harus menjaga keselamatan barang yang diangkut mulai saat penerimaan sampai saat penyerahannya. Dan juga dalam Pasal 186 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menjelaskan bahwa Perusahaan angkutan umum wajib untuk mengangkut barang setelah disepakati perjanjian dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh pihak pengirim.

Maka apabila dilihat dalam perjanjian pengangkutan, wanprestasi dalam perjanjian pengangkutan antara lain adalah :

- Saat pihak pengangkut tidak melakukan apa yang ia janjikan;
- Pihak pengangkut lalai atau ingkar janji;
- Pihak pengangkut melanggar perjanjian;
- Dan juga pihak pengangkut melakukan suatu hal yang dilarang untuk melakukannya dalam perjanjian tersebut.

Sehingga apabila terjadi wanprestasi maka pihak pengangkut wajib memberikan ganti kerugian. Sesuai dengan Pasal 468 KUHD yang menyatakan: “..Pengangkut wajib mengganti kerugian pengirim, apabila barang yang diangkutnya tidak diserahkan atau rusak..”. Dan juga dalam Pasal 188 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi: “Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”.

Force Majeure dalam Perjanjian Pengangkutan

Dalam perjanjian pengangkutan tidak menutupi kemungkinan bahwa dapat terjadi *force majeure* dalam perjanjian tersebut. *Force majeure* (keadaan memaksa atau *overmacht*) diatur dalam BW dalam pasal 1244 dan 1245. Berdasarkan ketentuan mengenai *force majeure* dalam BW maka dapat disimpulkan bahwa *force majeure* (keadaan memaksa atau *overmacht*) adalah suatu kejadian yang tidak terduga, tidak disengaja dan tidak dapat dipertanggungjawabkan serta memaksa dengan maksud pihak yang mengalami *force majeure* tidak dapat memenuhi kewajiban dalam perjanjian tersebut. Menurut Subekti, keadaan memaksa adalah suatu alasan untuk dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.⁵ Selanjutnya mengenai syarat syarat dalam *force majeure*, berdasarkan peraturan dalam BW maka terdapat unsur-unsur yang harus dipenuhi untuk dapat dikatakan *force majeure* atau keadaan memaksa dalam sebuah perjanjian:

1. Terdapat kejadian yang tidak terduga;
2. Ketidakmampuan tersebut tidak dapat dibebankan resiko kepada pihak yang bersangkutan;
3. Ketidakmampuan tersebut bukan disebabkan dari kesalahan pihak yang bersangkutan;
4. Terdapat suatu halangan yang menyebabkan suatu prestasi tidak mungkin dapat terlaksanakan.

Selanjutnya dalam perjanjian pengangkutan pihak pengangkut mempunyai tanggung jawab untuk membayarkan ganti kerugian kepada pihak pengirim apabila terdapat kerugian yang disebabkan karena kerusakan, kehilangan atau keterlambatan pengiriman barang yang dikirim yang disebabkan kelalaian pihak pengangkut, kecuali apabila kerugian tersebut muncul akibat salah satu sebab yaitu:⁶

1. Keadaan yang memaksa (*Force majeure*);
2. Cacat barang itu sendiri;
3. Kesalahan atau kelalaian pengirim;
4. Keterlambatan datangnya karena keadaan memaksa (diatur dalam ketentuan pasal 92 KUHD).

⁵ R Subekti, *Hukum Perjanjian* (Intermasa 2002).[55].

⁶ Aulia Panji Wihaproso 'Tanggungjawab Pengangkutan atas Keterlambatan atau kerusakan dalam pengiriman paket barang melalui jalur darat' (2010) fakultas hukum universitas negeri semarang.[5].

Maka apabila dilihat dari pengertian sifat *force majeure*, dapat dibedakan menjadi 2 macam yaitu: *force majeure* yang bersifat absolut (*absolut onmogelijkheid*) atau keadaan memaksa yang bersifat objektif dan *force majeure* yang bersifat relatif (*relatieve onmogelijkheid*) atau keadaan memaksa yang bersifat subyektif.⁷

- a) *Force Majeure* yang bersifat absolut atau objektif merupakan suatu keadaan dalam perjanjian pengangkutan yang tidak dimungkinkan lagi pihak pengangkut dapat memenuhi kewajibannya kepada pihak pengirim dalam perjanjian tersebut (mutlak). Ukuran objektif didasarkan pada ukuran yang normal dalam keadaan demikian, apakah orang itu dapat melakukan kewajibannya atau tidak.
- b) *Force Majeure* yang bersifat relative atau subyektif, merupakan suatu keadaan dalam perjanjian pengangkutan tersebut masih mungkin bagi pihak pengangkut untuk melaksanakan perjanjian pengangkutan tersebut (tidak mutlak). Ukuran subyektif: didasarkan kepada situasi keadaan dari pihak pengangkut dengan menghubungkan pengorbanan yang harus diterima oleh pihak pengangkut apabila harus melakukan prestasi itu.

Sehingga apabila dilihat *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan, Pasal 468 KUHD pada dasarnya menyatakan bahwa pihak pengangkut dalam melaksanakan pengangkutan haruslah dilaksanakan dengan baik serta harus menjaga agar barang-barang yang diangkut tetap berada dalam keadaan aman dari saat pihak pengirim menyerahkan barang kepada pihak pengangkut sampai saat penyerahnya kepada pihak penerima dan pihak pengangkut juga mempunyai kewajiban untuk mengganti kerugian yang disebabkan karena tidak diserahkannya barang seluruhnya atau sebagian atau barang mengalami kerusakan, kecuali pihak pengangkut dapat membuktikan bahwa barang tidak dapat diserahkan karena akibat dari suatu peristiwa diluar kehendaknya dan tidak dapat dicegahnya (*Force Majeure*). Dalam hal ini, pihak yang berkepentingan dengan barang yang bersangkutan wajib memberitahu pada pengangkut tentang keadaan barang yang diangkut tersebut. Apabila pihak yang berkepentingan tidak memberitahu tentang

⁷ R. Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Intermasa 2003).[150].

keadaan yang sebenarnya dari barang yang bersangkutan maka ada alasan bagi pengangkut untuk tidak bertanggung jawab. Hal ini dipertegas dalam ketentuan Pasal 469 KUHD, yaitu:

“Terhadap pencurian dan kehilangan emas, perak, permata-permata dan barang-barang berharga lainnya, uang dan surat-surat berharga, serta terhadap kerusakan dari barang-barang berharga yang mudah jadi rusak, pengangkut hanya bertanggung jawab, bilamana kepadanya diberitakan tentang sifat dan harga dari barang-barang ini sebelum atau pada saat penerimaan”. Selain itu disebutkan pula dalam Pasal 477 KUHD bahwa, pihak pengangkut harus bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan karena keterlambatan penyerahan barang yang diangkut kecuali pihak pengangkut dapat membuktikan keterlambatan itu disebabkan karena suatu malapetaka yang tidak dapat dicegah atau dihindarinya.

Covid-19 sebagai Force Majeure Relatif dalam Perjanjian Pengangkutan

Sehingga apabila menelaah Covid-19 kedalam unsur unsur *force majeure* maka:

1. Unsur keadaan yang tidak terduga. Suatu keadaan dapat dikategorikan sebagai *force majeure* apabila keadaan tersebut tidak dapat diprediksi sebelumnya atau tidak dapat diduga akan terjadi oleh para pihak. Maka dengan munculnya keadaan pandemi Covid-19 ini merupakan peristiwa yang tidak terduga atau tidak diprediksi sebelumnya. Status pandemi Covid-19 sebagai bencana non alam yang diperjelas dalam Keputusan Presiden No. 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non-alam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) Sebagai Bencana Nasional membuat semakin jelas bahwa pandemi Covid-19 ini merupakan peristiwa yang tidak terduga sebelumnya.
2. Unsur ketidakmampuan tersebut tidak dapat dibebankan resiko kepada pihak yang bersangkutan. Munculnya pandemi Covid-19 merupakan keadaan diluar kendali para pihak. Maka dari itu keadaan pandemi yang berlangsung saat ini tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pihak yang bersangkutan.
3. Unsur ketidakmampuan tersebut bukan disebabkan dari kesalahan pihak yang bersangkutan. Terdapat halangan untuk memenuhi kewajiban bukan disebabkan karena kesengajaan, kelalaian maupun adanya iktikad buruk tetapi disebabkan karena terjadinya pandemic Covid-19. Pandemi Covid-19 merupakan keadaan yang tidak diharapkan oleh semua pihak. Jika tidak ada pandemi Covid-19, maka para pihak tetap berkomitmen untuk memenuhi kewajiban masing-masing dan melaksanakannya dengan iktikad baik.
4. Unsur terdapat suatu halangan yang menyebabkan suatu prestasi tidak mungkin

dapat terlaksanakan. Suatu keadaan dapat dinyatakan sebagai *force majeure* jika keadaan tersebut menghalangi pihak pengangkut untuk melaksanakan kewajibannya. Maka dengan munculnya Pandemi Covid-19 apakah dapat menghalangi pihak pengangkut untuk berprestasi, hal itu bersifat kasusitis dan untuk menilainya perlu pendekatan komprehensif

Sehingga apabila Covid-19 benar benar mempengaruhi atau dikarenakan Covid-19 sudah terpenuhi unsur unsur *force majeure* maka Covid-19 dapat menjadi alasan bahwa pihak pengangkut tidak dapat memenuhi kewajiban dalam perjanjian tersebut dikarenakan *force majeure*, namun pihak pengangkut harus dapat membuktikan bahwa ia telah cukup berusaha sebagai pihak yang telah melakukan itikad baik terlepas dari hasilnya sesuai atau tidak dengan yang diperjanjikan. Maka yang tidak kalah penting dalam penilaian Covid-19 dapat dimasukan ke dalam *force majeure* atau tidak adalah prestasinya bukan peristiwa Covid-19 itu sendiri meskipun wabah virus atau penyakit bukanlah merupakan hal yang baru namun Covid-19 merupakan hal yang terjadi diluar kendali para pihak.

Selanjutnya apabila dilihat dari sifatnya yaitu *force majeure absolut* dan *force majeure relatif* maka penggolangan *force majeure* dalam Covid-19 ini termasuk dalam *force majeure relatif*, karena pandemi Covid-19 berlangsung hanya sementara waktu saja .Walaupun Covid-19 ini mempunyai pengaruh kepada sektor pengangkutan dengan pembatasan akses di kota kota tertentu. Salah satu contoh ialah Penundaan perjanjian pengangkutan jual beli online di kota Kotim, Penghentian angkutan komersial ke seluruh wilayah Indonesia mempengaruhi usaha online di Kotim, meskipun pesawat diperbolehkan untuk angkutan kargo tetapi jam operasional penerbangan tidak menentu. Karena barang yang akan dikirim melalui pesawat harus menunggu hingga berat minimal angkutan barang, yaitu harus mencapai enam ton. Sehingga keterlambatan pengiriman ini tentu berdampak pada perjanjian pengangkutan barang tersebut.⁸ Maka kasus tersebut merupakan *force majeure relatif* karena pengangkutan barang jual beli online tersebut tetap dapat

⁸ Fathurahman, 'Dampak Penerbangan Komersial Disetop, Bisnis Online di Kotim Terganggu' (Banjarmasinpost,2020)<<https://banjarmasin.tribunnews.com/2020/04/26/dampak-penerbangan-komersial-disetop-bisnis-online-di-kotim-terganggu>>dikunjungi pada 8 Juni 2020.

dilaksanakan meskipun mengalami keterlambatan yang diakibatkan penundanan angkutan cargo di bandara Kota Kotim yang diakibatkan oleh Covid-19. Contoh kasus lainnya adalah Bapak Hadi yang berdomisili di kota Nganjuk akan mengirimkan berkas penting ke Pengadilan Negeri Palu, dikarenakan berkas tersebut sangat penting dan segera akan digunakan keesokan harinya maka bapak Hadi mengirimkan berkas tersebut menggunakan layanan 1 hari sampai dengan tujuan berkas tersebut dapat sampai di Palu keesokan harinya, namun dikarenakan terjadi Covid-19 dan pemerintah mengeluarkan adanya himbauan PSBB sehingga berkas tersebut tidak dapat sampai tepat waktu sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan. Maka dalam kasus ini juga dapat dikualifikasikan dalam *force majeure relatif* karena Covid-19 yang menyebabkan pemerintah mengeluarkan PSBB hanya bersifat sementara saja, apabila Covid-19 sudah mereda maka PSBB sudah tidak diberlakukan lagi dan pemenuhan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan tersebut dapat terlaksana kembali meskipun terlambat.

Akibat hukum Covid-19 sebagai *force majeure relatif* dalam perjanjian pengangkutan

Apabila dilihat dalam jenis jenis *force majeure*, maka pandemi Covid-19 dapat digolongkan dalam *force majeure* relatif seperti yang telah dijelaskan sebelumnya . Hal ini dikarenakan tidak dimungkinkannya pemenuhan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan tersebut hanya sementara waktu saja, apabila pandemi Covid-19 sudah mereda atau terhenti maka pemenuhan kewajiban tersebut dapat terlaksana kembali. Dengan kata lain, dalam *force majeure* relatif, pemenuhan kewajiban dari perjanjian tersebut tidak mungkin dilakukan tetapi hanya untuk sementara waktu, misalnya karena terjadi peristiwa tertentu, dimana setelah peristiwa tersebut berhenti, maka kewajiban tersebut dapat dipenuhi kembali. Oleh karena bersifat sementara, dapat saja pihak pengangkut tetap melaksanakan kewajibannya namun hal tersebut membutuhkan biaya dan waktu yang lebih banyak. Dengan begitu kewajiban pihak pengangkut yang tidak dapat dilakukan tidak bersifat permanen, tetapi hanya bersifat sementara waktu saja, yaitu selama terjadinya wabah pandemi

Covid19. Berbeda dengan *force majeure* yang bersifat absolut, dimana sampai kapanpun suatu kewajiban yang harus dipenuhi dalam perjanjian tidak mungkin dilakukan lagi. Misalnya, jika barang yang merupakan objek dari kontrak tersebut musnah diluar kesalahan debitur.⁹

Selain itu, akibat hukum dari pandemi sebagai *force majeure* yang bersifat relatif adalah bahwa para pihak tidak dapat menjadikan keadaan pandemi Covid-19 ini sebagai alasan pembatalan perjanjian . *Force majeure* yang bersifat relatif hanya menunda atau menanggguhkan pemenuhan kewajiban pihak pengangkut untuk sementara waktu bukan untuk membatalkan perjanjian pengangkutan, perjanjian tetap sah dan mengikat para pihak. Terjadinya pandemi Covid-19 ini hanya bersifat menunda pemenuhan kewajiban pihak pengangkut kepada pihak pengirim dan tidak menghapuskan sama sekali kewajiban pihak pengangkut kepada pihak pengirim.

Upaya Hukum Penyelesaian Sengketa Force Majeure Covid-19 dalam Perjanjian Pengangkutan

Maka dalam hal ini pandemi Covid-19 tidak dapat langsung bisa digunakan sebagai alasan untuk pembatalan suatu perjanjian pengangkutan yang telah disepakati dengan alasan adanya peristiwa *force majeure*. Meskipun Covid-19 ini memang merupakan peristiwa *force majeure* apabila telah memenuhi unsur unsur *force majeure* akan tetapi hal tersebut tidak dapat digunakan untuk alasan pembatalan perjanjian secara sepihak dan otomatis, hal ini sejalan dengan pernyataan Bapak Mahfud MD yaitu *force majeure* memang tidak bisa secara otomatis dijadikan sebagai alasan pembatalan perjanjian tetapi memang bisa dijadikan pintu masuk untuk bernegosiasi dalam membatalkan atau mengubah isi perjanjian”.¹⁰ Pada pasal 1338 BW menyatakan :“Setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang undang bagi yang membuatnya”.

⁹ R.Subekti, *Op.Cit.*[120].

¹⁰ Mochamad Januar Rizki, 'Penjelasan Prof Mahfud Soal Force Majeure Akibat Pandemi Corona ',(Hukumonline,2020) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ea11ca6a5956/penjelasan-prof-mahfud-soal-i-force-majeure-i-akibat-pandemi-corona/>>,dikunjungi 7 Desember 2020

Sehingga selama suatu perjanjian tidak diubah dengan perjanjian baru, maka perjanjian tersebut tetap ada, berlaku mengikat bagi para pihak dan harus tetap dilaksanakan sesuai dengan perjanjian yang ada. Munculnya *force majeure* tidak dapat dijadikan alasan untuk membatalkan suatu perjanjian.¹¹ Maka dengan munculnya Covid-19 ini yang mengakibatkan *force majeure relatif* dalam perjanjian pengangkutan dapat dilakukan penyelesaiannya sebagai berikut:

1. Penundaan pelaksanaan kewajiban sampai dapat dilaksanakan kembali kewajiban tersebut.
2. Apabila obyek atau barang musnah sebagian atau kewajiban terkendala selama waktu terjadinya *force majeure* , maka terbuka untuk renegotiasi antara para pihak.

Untuk melindungi kepentingan para pihak dan memastikan pihak pengangkut untuk tetap memenuhi kewajiban sesuai dengan isi perjanjian sebelumnya , maka dapat dilaksanakan renegotiasi perjanjian. Para pihak dapat mengatur kembali hal-hal apasajakah guna melindungi kepentingan para pihak untuk menghadapi keadaan baru yaitu dengan munculnya Covid-19 ini. Akan tetapi renegotiasi dengan alasan *force majeure* dapat dengan tetap berdalil pada pasal 1244, pasal 1245 dan yang terutama adalah pasal 1338 BW.¹²

Kesimpulan

Munculnya Covid-19 termasuk dalam *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan apabila telah memenuhi unsur unsur *force majeure* . Akan tetapi *force majeure* yang diakibatkan karena Covid-19 ini tidak melekat kepada semua pihak pengangkut. Tidak semua pihak pengangkut dalam keadaan pandemi Covid-19 ini terhalang untuk melaksanakan kewajibannya. Hanya pihak pengangkut tertentu yang benar-benar terpengaruh adanya pandemi Covid-19 sehingga tidak dapat melaksanakan kewajibannya. Pandemi Covid-19 ini merupakan *force majeure* yang bersifat relatif

¹¹ Suhandi Cahaya, 'Pandangan Hakim Terhadap Keadaan Memaksa' (2012) Jurnal Universitas Indoensia.[521].

¹² *ibid.*

atau sementara, sebab pandemi Covid-19 ini hanya terjadi sementara waktu atau hanya dalam periode tertentu saja. Karena Covid-19 merupakan *force majeure* yang bersifat relatif atau sementara, maka tidaklah menghapuskan kewajiban pihak pengangkut, dan pihak pengangkut tetap harus memenuhi kewajibannya meskipun membutuhkan biaya dan waktu yang lebih banyak. Sehingga dalam hal ini pandemi Covid-19 ini tidak dapat langsung bisa digunakan sebagai alasan untuk pembatalan suatu perjanjian pengangkutan yang telah disepakati dengan alasan adanya peristiwa *force majeure*. Sehingga guna melindungi kepentingan para pihak dan memastikan pihak pengangkut untuk tetap memenuhi kewajiban maka dapat dilaksanakan renegotiasi perjanjian. Dan dengan tetap mengindahkan azas konsensualisme, azas kebebasan berkontrak, azas itikad baik dan azas proporsionalitas dalam renegotiasi sehingga akan melahirkan perjanjian yang baru sebagai upaya sekaligus jalan tengah yang terbaik bagi para pihak.

Daftar Bacaan

Buku

Ahmadi Miru, *Hukum Kontrak dan Perancangan Kontrak*, (Rajawali Pers 2011).

R Subekti, *Hukum Perjanjian* (Intermasa 2002).

R. Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata* (Intermasa 2003).

R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Intermasa 2008).

Jurnal

Daniel P. O’Gorman, ‘Redefining *Offer* in Contract Law’ (2013) 85 Mississippi Law Journal.

Aulia Panji Wihaproso ‘Tanggungjawab Pengangkutan atas Keterlambatan atau kerusakan dalam pengiriman paket barang melalui jalur darat’ (2010) Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.

Suhandi Cahaya, ‘*Pandangan Hakim Terhadap Keadaan Memaksa*’ (2012) Jurnal Universitas Indoensia.

Laman

Yurika Nendri Novianingsih, 'Sering Mendengar Istilah Lockdown? Begini Arti dan Penjelasannya'(Tribunnews,2020) <<https://www.tribunnews.com/nasional/2020/03/18/sering-mendengar-istilah-lockdown-begini-arti-dan-penjelasannya>>,dikunjungi pada 6 juni 2020.

Fathurahman,'Dampak Penerbangan Komersial Disetop, Bisnis Online di Kotim Terganggu' (Banjarmasinpost,2020)<<https://banjarmasin.tribunnews.com/2020/04/26/dampak-penerbangan-komersial-disetop-bisnis-online-di-kotim-terganggu>>,dikunjungi pada 8 Juni 2020.

Mochamad Januar Rizki,'Penjelasan Prof Mahfud Soal Force Majeure Akibat Pandemi Corona ', (Hukumonline,2020) <<https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ea11ca6a5956/penjelasan-prof-mahfud-soal-i-force-majeure-i-akibat-pandemi-corona/>>,dikunjungi 7 Desember 2020.

Perundang-undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang Undang Hukum Dagang (Wetboek Van Koophandel).

Kitab Undang Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek).

Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 128, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6236).

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 66 dan Penjelasan Atas Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana dalam Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4723).

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2000 Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar Dalam Rangka Percepatan Penangan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) (Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6487).

Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 33).

Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2020 Tentang Penetapan Bencana Nonalam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)

1166 **Salsabila Annisa:** Penundaan Pelaksanaan Kewajiban...

Sebagai Bencana Nasional.

Keputusan Direktur Jenderal Pajak Nomor KEP-156/PJ/2020 Tahun 2020 Tentang Kebijakan Perpajakan Sehubungan dengan Penyebaran Wabah Virus Corona 2019.