

**PENERAPAN *FORCE MAJEURE* DALAM PERJANJIAN ANGKUTAN
LAUT ANTARA PT. PELAYARAN KURNIA SAMUDRA DAN PT.
ANCARA LOGISTICS INDONESIA**

Oleh: Rahayu Silvia Annisa

Program Kekhususan : Hukum Perdata Bisnis

Pembimbing I: Dr. Maryati Bachtiar, S.H., M.Kn

Pembimbing II: Ulfia Hasanah, S.H., M.Kn

Alamat: Fakultas Hukum, Universitas Riau, Indonesia

Email: rahayusilviaannisa@gmail.com

ABSTRACT

In sea transportation agreements, there are no escape from disputes such as what occurred in the agreement between PT. Pelayaran Kurnia Samudra and PT. Ancara Logistics Indonesia. In the implementation of the agreement, a force majeure event occurred which resulted in the fulfilment of achievements being hampered by PT. Pelayaran Kurnia Samudra. Therefore, the purpose of writing the thesis is first, to find out the application of force majeure in the study sea transportation agreement between PT. Pelayaran Kurnia Samudra and PT. Ancara Logistics Indonesia. Second, to find out the legal rules in determining force majeure in the sea transportation agreement between PT. Pelayaran Kurnia Samudra and PT. Ancara Logistics Indonesia.

This type of research classified as a type of sociological juridical research. The location located in the office of PT. Pelayaran Kurnia Samudra in Batam City, while the population and sample are all parties related to the problem under study. This study uses data sources in the form of primary data and secondary data, and data collection techniques are carried out by interviews.

There are two main things that can be concluded. First, the non- fulfillment of force majeure elements by PT. Pelayaran Kurnia Samudra caused them to have to pay for the late delivery of goods due to a lack of sufficient evidence to convince PT. Ancara Logistics Indonesia that there has been a force majeure. Second, to determine force majeure events, Article 41 Paragraph 2 of Law Number 17 of 2008 Concerning Shipping can be used a reference that can be used by the parties. The author's suggestion is: Firstly, the parties should pay attention to the importance of including a force majeure clause clearly in the agreement to minimize losses borne by the parties if a force majeure event occurs. Second, it is recommended that the government include special provisions governing force majeure so that it can be used as reference to protect the interests of the parties so that there is a balance in the severity of responsibilities and rights.

Keywords: Force Majeure – Agreement – Ocean Freight

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pelaksanaan perjanjian tidak pernah terpisahkan dari kegiatan dalam kehidupan kita sehari-hari. Perjanjian sebagai sarana untuk mengatur pertukaran hak dan kewajiban diharapkan dapat berlangsung dengan baik, *fair* dan proporsional sesuai kesepakatan para pihak.¹ Tujuan perjanjian diadakan tidak boleh bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan dan tidak dilarang oleh Undang-Undang. Oleh karena itu, perjanjian di atur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata untuk melindungi para pihak dari adanya pelanggaran terhadap perjanjian yang mengakibatkan adanya kerugian salah satu pihak. Perjanjian menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Bab II Buku III Pasal 1313 adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan diri kepada orang lain atau lebih.

Pelaksanaan perjanjian dapat terjadi dalam berbagai bentuk, salah satunya adalah perjanjian pengangkutan. Perjanjian pengangkutan menurut R. Subekti adalah suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, sedangkan pihak yang lain menyanggupi akan membayar ongkosnya.² Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut pada awalnya terdapat didalam KUHD. buku II, Bab V. sebagai sumber utamanya. Selain ketentuan tersebut, penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia juga terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Dalam pengangkutan laut timbul suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan

pengirim yang kemudian perjanjian tersebut menimbulkan hak dan kewajiban bagi para pihak. Pada tahap pelaksanaan perjanjian, para pihak harus melaksanakan apa yang dijanjikan atau apa yang telah menjadi kewajibannya dalam perjanjian tersebut. Pelaksanaan perjanjian tidak selalu terlaksana secara sempurna, keadaan tersebut dapat terjadi disebabkan karena adanya kendala-kendala seperti *force majeure*. Ketidaktercapaiannya maksud dan tujuan perjanjian dapat disebabkan oleh *force majeure* atau keadaan memaksa dan lazimnya ditujukan terhadap suatu peristiwa yang berada di luar jangkauan manusia untuk menghindar dari peristiwa tersebut.³

PT. Pelayaran Kurnia Samudra merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran dan transportasi laut yang menyediakan penyewaan kapal besar untuk menarik beban berat seperti tongkang. Salah satu perusahaan yang menggunakan jasa perusahaan tersebut adalah PT. Ancara Logistics Indonesia. Pada tanggal 30 Mei 2020 PT. Ancara Logistics Indonesia membuat perjanjian dengan PT. Pelayaran Kurnia Samudra melalui Surat Perjanjian Angkutan Laut yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak. PT. Ancara Logistics Indonesia melakukan penyewaan kapal milik PT. Pelayaran Kurnia Samudra sebanyak 5 unit untuk menarik tongkang milik PT. Ancara Logistics Indonesia sebanyak 10 unit.

Namun, dalam Das Sein atau pada praktik lapangan pelaksanaan perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia terjadi sebuah permasalahan yang dikronologikan sebagai berikut:

¹ Niru Anita Sinaga dan Nurlily Darwis, Wanprestasi Dan Akibatnya Dalam Pelaksanaan Perjanjian, *Jurnal Mitra Manajemen*, Vol. 7, No. 2 Oktober 2020, hlm 44.

² R. Subekti, *Aneka Perjanjian*, PT.Citra Aditya, Bandung: 1995, hlm. 69.

³ Agri Chairunisa Isradjuningtias, *Force Majeure (Overmacht)* dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 1, No. 1 Juni 2015, hlm. 145.

- (1) Pada tanggal 15 Mei 2020, PT. Ancara Logistics Indonesia menyewa kapal untuk mengangkut tongkang dan dijadwalkan untuk berangkat pada 30 Mei 2020. Namun PT. Ancara Logistics Indonesia mengundur keberangkatan kapal-kapal tersebut hingga 24 Juni 2020.
- (2) Dalam perjalanan menuju Samarinda, terjadi kendala cuaca buruk atau *force majeure* sehingga harus berlandung dan diperbaiki karena adanya kerusakan pada sebagian tongkang dan kapal yang menimbulkan biaya tambahan bahan bakar dan biaya perbaikan kerusakan.
- (3) Dalam perhitungan *demmurage charges*, pihak PT. Ancara Logistics Indonesia menolak keterlambatan penyerahan tongkang-tongkang di kota tujuan dianggap sebagai *force majeure*, sehingga PT. Pelayaran Kurnia Samudra dikenakan biaya kelebihan waktu berlabuh.⁴

Adapun point permasalahan yang terjadi, yaitu adanya cuaca buruk *force majeure* dalam pelaksanaan kontrak menyebabkan perjalanan kapaldihentikan sementara waktu untuk memperbaiki adanya kerusakan pada tongkang-tongkang serta kapal-kapal tersebut. Sehingga, PT. Pelayaran Kurnia Samudra mengalami keterlambatan dalam menyerahkan tongkang- tongkang milik PT. Ancara Logistics Indonesia ke kota tujuan dan tidak dapat memenuhi prestasi secara sempurna dikarenakan tongkang-tongkang dan kapal-kapal tersebut harus diperbaiki dan berlandung sementara waktu untuk menghindari resiko yang mungkin akan terjadi jika perjalanan tetap dilakukan. Namun PT. Ancara Logistics Indonesia menolak menganggap hal tersebut dianggap sebagai *force majeure*.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, adanya fenomena tersebut menarik untuk dikaji bagi penulis untuk memaparkan masalah dengan mengembangkan penelitian dengan judul: **“PENERAPAN *FORCE MAJEURE* DALAM PERJANJIAN ANGKUTAN LAUT ANTARA PT. PELAYARAN KURNIA SAMUDRA DAN PT. ANCARA LOGISTICS INDONESIA”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana aturan hukum dalam menentukan *force majeure* dalam perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia?
2. Bagaimana penerapan *force majeure* dalam perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui aturan hukum dalam menentukan *force majeure* dalam perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia.
- b. Untuk mengetahui penerapan *force majeure* dalam perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia.

2. Manfaat Penelitian

- a. Kegunaan bagi penulis, yakni diharapkan agar dapat memperluas wawasan berpikir ilmiah, kemampuan menganalisis suatu masalah, serta dapat menyelesaikan tugas akhir Sarjana di Fakultas Hukum Universitas Riau.
- b. Kegunaan bagi Dunia Akademik, penulisan dari hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan juga peran serta dalam mengembangkan ilmu pengetahuan, terkhususnya padapengembangan pengetahuan ilmu hukum.

⁴ Wawancara bersama Ibu Erni Septiani, selaku *Finance* di PT. Pelayaran Kurnia Samudra, Pada 27 April 2021 pukul 10.30 WIB.

- c. Kegunaan bagi instansi, penulisan ini diharapkan menjadi sumbangan pemikiran dan referensi bagi kedua belah pihak dalam penyelesaian permasalahannya, dan juga sebagai tambahan akan wawasan dalam bidang ilmu hukum.

D. Kerangka Teori

1. Teori Kepastian Hukum

Untuk menjaga agar peraturan-peraturan hukum dapat berlangsung terus dan diterima oleh seluruh anggota masyarakat, maka peraturan-peraturan hukum yang ada harus sesuai dan tidak boleh bertentangan dengan asas-asas keadilan dari masyarakat. Dengan demikian, hukum bertujuan menjamin adanya kepastian hukum dalam masyarakat dan hukum itu harus pula bersendikan pada keadilan.⁵ Menurut Sudikno Mertokusumo kepastian hukum adalah jaminan bahwa hukum dijalankan, bahwa yang berhak menurut hukum dapat memperoleh haknya, dan bahwa putusan dapat dilaksanakan.⁶

Hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk menciptakan ketertiban dalam masyarakat. Kepastian hukum merupakan ciri yang tidak dapat dipisahkan dari hukum terutama untuk norma hukum tertulis. Kepastian hukum menghendaki adanya perlindungan hukum terhadap semua pihak dalam upaya pengaturan hukum melalui peraturan-peraturan yang dibuat oleh pihak berwenang yang menjamin kepastian bahwa hukum dapat berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati.

Menurut Gustav Radbruch keadilan dan kepastian hukum merupakan bagian-bagian yang tetap dari hukum. Gustav berpendapat bahwa keadilan dan kepastian hukum harus

diperhatikan dan harus dijaga demi keamanan dan ketertiban suatu negara. Pada akhirnya hukum positif harus selalu ditaati. Berdasarkan teori kepastian hukum dan nilai yang ingin dicapai yaitu nilai keadilan dan kebahagiaan.⁷

2. Teori Kontrak

Kontrak lazim dikenal atau dapat disebut sebagai perjanjian, atau persetujuan. Perjanjian adalah satu peristiwa dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau keduanya berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal.⁸ Pada umumnya, suatu perjanjian hanya berlaku diantara pihak-pihak yang membuatnya dan harus mempunyai kemampuan bebas untuk mengikatkan diri. Perjanjian berisi pernyataan-pernyataan kehendak yang sama oleh dua orang individu atau lebih. Pernyataan kehendak dari para pihak yang mengadakan perjanjian ditunjukkan pada perbuatan tertentu pada pihak ini.⁹ Hubungan antara para pihak yang melakukan perjanjian menimbulkan suatu ikatan yang berupa hak dan kewajiban kedua belah pihak atas suatu prestasi.¹⁰

Menurut Roscoe Pound, hakikat kontrak atau janji merupakan keseimbangan dalam melakukan kontrak. Keseimbangan yang di bangun ialah hubungan atau interaksi antar subjek, kesepakatan antar subjek, kewajiban ketaatan terhadap janji dan itikad baik. Di lain sisi manusia memiliki kebebasan yaitu manusia melaksanakan janji apabila cocok dengan yang disenanginya, dan disisi

⁵ Fence M. Wantu, *Pengantar Ilmu Hukum*, Reviva Cendekia, Gorontalo: 2015, hlm. 5.

⁶ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta: 2007, hlm. 160.

⁷ Achmad Ali, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta, 2002, hlm. 95.

⁸ M. Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung: 1982, hlm. 25.

⁹ Hans Kelsen, *Teori Tentang Hukum dan Negara*, Penerbit Nusa Media & Penerbit Nuansa, Bandung: 2006, hlm. 202.

¹⁰ Subekti, *Aspek-aspek Hukum Perikatan Nasional*, Alumni, Bandung: 1996, hlm. 12.

lainnya lagi manusia harus mentaati janji yang telah disepakatinya.¹¹ Pelaksanaan perjanjian adalah pemenuhan hak dan kewajiban oleh para pihak yang membuat perjanjian agar dapat mewujudkan tujuannya. Tujuan tidak akan terwujud tanpa ada pelaksanaan perjanjian.

D. Kerangka Konseptual

1. Menurut KBBI penerapan adalah proses, cara, perbuatan menerapkan, pemasangan, pemanfaatan, perihal mempraktikkan untuk mencapai tujuan tertentu dan untuk suatu kepentingan yang diinginkan.
2. *Force Majeure* adalah suatu keadaan dimana seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada debitur, sementara si debitur tersebut tidak dalam keadaan beritikad buruk.¹²
3. Perjanjian menurut Pasal 1313 KUHPerdara adalah suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lainnya atau lebih.
4. Angkutan laut adalah angkutan yang menggunakan kapal untuk mengangkut penumpang, barang dan atau hewan dalam satu perjalanan atau lebih dari satu pelabuhan ke pelabuhan lain yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan laut.

E. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam menyusun skripsi ini ialah penelitian hukum sosiologis, yaitu penelitian yang hendak melihat korelasi antara hukum dan masyarakat,

¹¹ Hengky Firmanda, Hakikat Kontrak Menurut Roscoe Pound dan Relevansinya Terhadap Kontrak yang Berkaitan dengan Lingkungan Hidup, *Jurnal Yuridis*, Vol. 3, No. 1 Agustus 2016, hlm. 15.

¹² Charlie Rudyat, *Kamus Hukum*, Pustaka Mahardika, Jakarta: 2013, hlm. 181.

sehingga dapat mengungkapkan efektifitas berlakunya hukum dalam masyarakat dan mengidentifikasi hukum yang tidak tertulis yang berlaku pada masyarakat dengan melakukan penelitian secara langsung dilapangan guna memperoleh data-data yang jelas tentang masalah yang diteliti.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Batam, Kepulauan Riau, lebih tepatnya berlokasi di Komplek Bintang Industrial Park I Nomor 27-28 Kecamatan Batu Ampar.

3. Analisis Data

Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan serta dianalisa secara kualitatif berdasarkan uraian kalimat atau data tidak dianalisa dengan menggunakan statistik atau matematika ataupun yang sejenisnya, namun cukup dinyatakan dengan menguraikan secara deskriptif dari data yang diperoleh. Peneliti menggunakan metode berfikir deduktif yakni menarik kesimpulan dari suatu pernyataan atau dalil yang bersifat umum ke khusus

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Perjanjian menurut terminologi berasal dari bahasa Inggris yaitu "*agreement*". Dalam *Black's Law Dictionary* kontrak diartikan sebagai suatu perjanjian antara dua orang atau lebih yang menciptakan kewajiban untuk berbuat atau tidak berbuat suatu hal yang khusus. Perjanjian menurut rumusan Pasal 1313 KUHPerdara, bahwa suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

R. Wirjono Prodjodikoro memberikan pendapatnya mengenai pengertian perjanjian adalah suatu perhubungan hukum mengenai harta

benda antara dua pihak. Dalam mana suatu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau untuk tidak melakukan sesuatu hal. Sedangkan pihak lain berhak menuntut pelaksanaan janji itu.¹³

2. Unsur-Unsur Perjanjian

- a. Unsur *Essentialia*, yaitu unsur yang harus mutlak ada didalam suatu perjanjian dimana tanpa adanya unsur ini maka perjanjian tidak akan dianggap pernah ada. Unsur esensial ini dilihat pada Pasal 1320 KUHPerduta.
- b. Unsur *Naturalia*, adalah unsur yang lazim melekat pada perjanjian sekali pun unsur ini tidak dimasukkan kedalam perjanjian ia tetap melekat didalam perjanjian.
- c. Unsur *Accidentalialia*, yakni unsur yang secara tegas dan jelas di sebutkan didalam perjanjian, dengan kata lain unsur ini adalah unsur yang menjadi isi dari suatu perjanjian.

3. Syarat Sah Perjanjian

Pasal 1320 KUHPerduta menentukan syarat sahnya suatu perjanjian yang mengikat para pihak agar perjanjian tersebut sah dimata hukum, yakni:

- 1) Kesepakatan para pihak,
- 2) Kecakapan para pihak untuk mengadakan perjanjian,
- 3) Suatu hal tertentu, dan;
- 4) Suatu sebab halal.

Adapun keempat syarat di atas di bagi menjadi dua macam, yaitu syarat subjektif dan syarat objektif. Syarat subjektif berkenaan dengan subjek perjanjian yakni persyaratan pertama dan kedua. Apabila syarat subjektif tidak terpenuhi maka perjanjian tersebut dapat dibatalkan atau sepanjang perjanjian tersebut belum atau tidak dibatalkan pengadilan, maka perjanjian yang tersebut masih terus berlaku.

Sedangkan syarat objektif berkenaan dengan objek perjanjian yaitu persyaratan ketiga dan keempat. Apabila syarat objektif dalam perjanjian tidak terpenuhi maka Perjanjian tersebut batal demi hukum atau perjanjian yang sejak semula sudah batal, perjanjian tersebut hukum dianggap tidak pernah ada.¹⁴

4. Asas-Asas dalam Hukum Perjanjian

- a. Asas Kebebasan Berkontrak
Ketentuan Pasal 1337 KUHPerduta merupakan dasar hukum daripada asas kebebasan berkontrak yang menyebutkan bahwa suatu sebab adalah terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang, atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum. Artinya seseorang bebas melakukan perjanjian selama tidak melanggar ketentuan yang sudah ada atau undang- undang, ketertiban umum dan kesusilaan.
- b. Asas Konsensualisme
Asas konsensualisme merumuskan bahwa untuk melahirkan perjanjian cukup dengan sepakat saja dan bahwa perjanjian dan perikatan tersebut sudah dilahirkan pada saat atau detik tercapainya kesepakatan (*consensus*). Asas konsensualisme dapat disimpulkan di dalam Pasal 1320 ayat KUHPerduta yang menyatakan bahwa salah satu syarat sahnya perjanjian ialah adanya kata kesepakatan antara kedua belah pihak.
- c. Asas *Pacta Sunt Servanda*
Asas *pacta sunt servanda* terdapat didalam ketentuan pada Pasal 1338 Ayat (1) KUHPerduta yang menyatakan bahwa “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Merujuk

¹³ R. Wirjono Prodjodikoro, *Azaz-Azaz Hukum Perjanjian*, Mandar Maju, Bandung: 2011, hlm. 4.

¹⁴ Retna Gumanti, Syarat Sahnya Perjanjian (Ditinjau Dari KUHPerduta), *Jurnal Pelangi Ilmu*, Vol. 5, No.1 Januari 2012, hlm. 4.

dari pasal tersebut asas ini menyatakan perjanjian itu dibuat secara sah dan berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang melakukan sebuah perjanjian tersebut.

d. Asas Itikad Baik

Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata menyatakan Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik. Artinya para pihak harus melaksanakan perjanjian berdasarkan keyakinan yang teguh maupun kemauan baik dari para pihak. Adapun suatu perjanjian dilaksanakan dengan itikad baik atau tidak, akan tercermin pada perbuatan-perbuatan nyata orang yang melaksanakan perjanjian tersebut.

e. Asas Kepribadian

Pasal 1315 KUHPerdata menyatakan pada umumnya seseorang tidak dapat mengadakan perjanjian selain untuk kepentingan dirinya sendiri. Kemudian Pasal 1340 KUHPerdata menyatakan perjanjian hanya berlaku antara pihak yang membuatnya. Namun, Pasal 1317 KUHPerdata menyatakan bahwa dapat pula perjanjian diadakan untuk kepentingan pihak ketiga, bila suatu perjanjian yang dibuat untuk diri sendiri, atau suatu pemberian orang lain mengandung syarat semacam itu. Pasal 1318 KUHPerdata menyatakan perjanjian tidak hanya mengatur diri sendiri, tetapi juga untuk kepentingan ahli warisnya dan untuk orang-orang hak dari padanya, yang memberikan pemahaman bahwa seseorang dapat mengadakan perjanjian untuk kepentingan pihak ketiga, dengan adanya suatu syarat yang ditentukan.¹⁵

¹⁵ Muhammad Muhtarom, Asas-Asas Hukum Perjanjian: Suatu Landasan dalam Pembuatan Kontrak, *Jurnal SUHUF*, Vol. 26 No. 1 Mei 2014, hlm. 53.

5. Tahap Pembuatan Perjanjian

- 1) *Pra Contractual* (negosiasi), yaitu tahap dimana para pihak belum terikat perjanjian, tetapi melakukan penawaran atau negosiasi dan penerimaan untuk mencapai kata sepakat.
- 2) *Contractual*, yaitu tahap persesuaian kehendak atau kesepakatan yang sudah tercapai dalam suatu perjanjian oleh para pihak yang mengadakan perjanjian.
- 3) *Post Contractual*, yaitu tahap pelaksanaan perjanjian yang menjadi kewajiban para pihak selama masa perjanjian berlaku.¹⁶

6. Berakhirnya Perjanjian

- a. Pembayaran,
- b. Penawaran pembayaran tunai diikuti dengan penyimpanan atau penitipan,
- c. Pembaharuan utang atau novasi,
- d. Perjumpaan utang atau kompensasi,
- e. Percampuran hutang,
- f. Pembebasan hutang,
- g. Musnahnya benda yang terutang,
- h. Kebatalan atau pembatalan,
- i. Berlakunya syarat batal,
- j. Kadaluarsa atau lewat waktu.¹⁷

B. Tinjauan Umum *Force Majeure*

1. Pengertian *Force Majeure*

Secara etimologi *force majeure* berasal dari bahasa Perancis yang berarti “kekuatan yang lebih besar”, sedangkan secara terminologi adalah suatu kejadian yang terjadi di luar kemampuan manusia dan tidak dapat dihindarkan sehingga suatu kegiatan tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Terdapat juga pendapat para ahli terkait *force majeure*, diantaranya adalah Subekti yang memberi makna *force majeure* adalah suatu alasan untuk dibebaskan dari kewajiban membayar

¹⁶ Salim H.S, *Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Sinar Grafika, Jakarta: 2008, hlm. 17.

¹⁷ Zumrotul Wahidah, Berakhirnya Perjanjian Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Perdata, *Jurnal Peradaban dan Hukum Islam*, Vol. 3, No. 2 Oktober 2020, hlm. 35.

ganti rugi. Sedangkan menurut Abdulkadir Muhammad, *force majeure* adalah keadaan tidak dapat dipenuhinya prestasi oleh debitur karena terjadi peristiwa yang tidak terduga yang mana debitur tidak dapat menduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan.¹⁸

Keadaan memaksa dimana adanya peristiwa yang dikategorikan sebagai keadaan yang membawa konsekuensi bagi para pihak dalam suatu perikatan, dimana pihak yang tidak memenuhi prestasi tidak dapat dinyatakan wanprestasi. Pada klausula *force majeure* memberikan perlindungan yang diberikan dari terhadap kerugian yang disebabkan oleh kebakaran, banjir, gempa, hujan badai, angin topan, atau bencana alam lainnya, pemadaman listrik, kerusakan katalisator, sabotase, perang, invasi, pemberontakan, revolusi, kudeta militer, terorisme, nasionalisasi, blokade, embargo, perselisihan perburuhan, mogok, dan sanksi terhadap suatu pemerintahan *force majeure*.¹⁹

2. Syarat-Syarat dan Unsur-Unsur *Force Majeure*

Abdulkadir Muhammad terdapat 3 syarat *force majeure*, yaitu sebagai berikut:²⁰

- 1) Tidak dipenuhinya prestasi karena suatu peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda yang menjadi objek perikatan, ini selalu bersifat tetap;
- 2) Tidak dapat dipenuhinya prestasi karena suatu peristiwa yang menghalangi perbuatan debitur untuk berprestasi, ini dapat bersifat tetap atau sementara;

¹⁸ P.N.H. Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia*, Kencana, Jakarta: 2017, hlm. 295.

¹⁹ Agri Chairunisa Isradjuningtias, *Force Majeure (Overmatch)* Dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 1, No 1 Juni 2015, hlm. 140.

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung: 1992, hlm. 28.

- 3) Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan baik oleh debitur maupun kreditur.

Adapun unsur-unsur *force majeure* atau keadaan memaksa, sebagai berikut:

- a. Peristiwa yang tidak terduga;
- b. Tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada debitur;
- c. Tidak ada itikad buruk dari debitur;
- d. Keadaan ini menghalangi debitur berprestasi;
- e. Kejadian tersebut tidak dapat dihindari oleh siapa pun (baik debitur maupun pihak lain);
- f. Debitur tidak terbukti melakukan kesalahan atau kelalaian.²¹

3. Bentuk-Bentuk *Force Majeure*

Terdapat dua jenis *force majeure*, yaitu absolut dan relatif. *Force majeure* absolut adalah kejadian yang secara mutlak meniadakan kemampuan pihak untuk memenuhi prestasi. Dalam hal terjadi *force majeure* absolut, perikatan menjadi batal. Alasannya karena hambatan yang terjadi bersifat permanen, sehingga memang betul-betul tidak memungkinkan untuk melaksanakan prestasi.

Sedangkan *force majeure* relatif adalah perubahan keadaan, tetapi masih ada alternatif-alternatif yang dapat disubstitusikan, dikompensasi, ditunda, dan sebagainya. *Force majeure* relatif, hambatan yang terjadi sifatnya hanya sementara saja. *Force majeure* relatif tidak menyebabkan perjanjian menjadi batal, melainkan hanya sebatas ditangguhkan.²²

²¹ Rahmat S. S. Soemadja, *Penjelasan Hukum Tentang Keadaan Memaksa (Syarat-syarat Pembatalan Perjanjian yang Disebabkan Keadaan Memaksa/Force Majeure)*, Gramedia, Jakarta: 2010, hlm. 5.

²² Arie Exchell Prayogo Dewangker, Penggunaan Klausula *Force Majeure* Dalam Kondisi Pandemi, *Jurnal Education And Development*, Vol 8, No 3 Agustus 2020, hlm. 311.

C. Tinjauan Umum Tentang Hukum Pengangkutan Laut

1. Pengertian Pengangkutan Laut

Pengangkutan barang melalui laut menurut Pasal 466 KUHD adalah orang-orang yang mengikat diri, baik dengan *carter* menurut waktu ataupun *carter* menurut perjalanan, maupun dengan suatu persetujuan atau perjanjian lain untuk menyelenggarakan pengangkutan barang yang seluruhnya atau sebagian melalui lautan. Menurut Siti Utari, pengertian umum tentang perjanjian pengangkutan adalah sebagai sebuah perjanjian timbak balik, dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/orang ke tempat tujuan tertentu, sedangkan pihak lainnya (penerima atau penumpang) berkeharusan untuk menunaikan pembayaran biaya tertentu.²³

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa hukum pengangkutan laut merupakan aturan hukum yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan orang atau barang melalui lautan dimana dalam hal ini pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan orang atau barang dari satu pelabuhan menuju pelabuhan lainnya dengan aman dan selamat, sementara pengirim mengikatkan dirinya untuk membayar biaya pengangkutan.

2. Dasar Hukum Pengangkutan Laut

Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia pada dasarnya bersumber dari KUHD Buku II sebagai sumber utamanya, terutama ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan melalui laut maupun penggunaan kapal-kapal laut. Ketentuan dari KUHD yang berkaitan dengan kegiatan pengangkutan

melalui laut yaitu Titel I mengenai kapal-kapal laut dengan muatannya, Titel II mengenai penguasaan kapal dan kepemilikan bersama kapal, Title III mengenai nahkoda, anak buah kapal, beserta penumpang yang diangkut, dan Titel IV mengenai perjanjian yang terjadi pada kerja laut.

BAB III

HASIL DAN PEMBAHASAN PENELITIAN

A. Aturan Hukum dalam Menentukan *Force Majeure* dalam Perjanjian Angkutan Laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia

Force majeure merupakan suatu kondisi dimana seseorang tidak dapat menjalankan kewajibannya bukan karena ia sengaja atau lalai, melainkan karena ada hal-hal yang ada di luar kuasanya dan mempengaruhi dirinya untuk tidak menjalankan kewajibannya (*overmacht*).²⁴ Pengaturan mengenai *force majeure* di Indonesia terdapat dalam KUHPerdara, namun tidak terdapat Pasal yang mengatur *force majeure* secara khusus yang dapat digunakan apabila suatu perjanjian mengalami sebuah peristiwa yang dapat digolongkan kedalam suatu keadaan memaksa.²⁵

Dalam Pasal 1244 dan 1245 KUHPerdara tidak secara tegas dan jelas mendefinisikan *force majeure*. Pada dasarnya, ketentuan tersebut hanya lebih menekankan pada masalah pergantian ganti kerugian, biaya dan bunga. Tidak terdapat pasal khusus yang dapat menafsirkan apa yang dimaksud *force majeure*. Oleh sebab itu, untuk dapat mengidentifikasi suatu peristiwa sebagai *force majeure* dalam KUHPerdara, hal yang dapat dilakukan adalah dengan menarik kesimpulan-kesimpulan umum dari Pasal 1244 dan 1245 untuk menentukan peristiwa seperti apa yang

²³ Nur Afifah Sitti Maharania, Alma Rizkyta Asrib, Fadia Fitriyanti, Tanggung Jawab Pengangkut Barang Dalam Angkutan Laut, *Jurnal Hukum*, Vol. 7, No. 1 April 2021, hlm. 190.

²⁴ J. Satrio, *Hukum Perikatan-Perikatan Pada Umumnya*, Alumni, Bandung: 1999, hlm. 249

²⁵ Agri Chairunisa Isradjuningias, *Op.Cit*, hlm, 147.

dapat dikategorikan sebagai peristiwa *force majeure* sehingga dapat membebaskan debitur dari adanya pertanggung jawaban terhadap ganti rugi, biaya dan bunga terhadap peristiwa yang terjadi di luar kemampuan atau kendalinya.

Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia pada awalnya terdapat didalam KUHD. buku II, Bab V. sebagai sumber utamanya, terutama ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang penyelenggaraan pengangkutan melalui laut maupun penggunaan kapal-kapal laut, disamping peraturan pelaksanaan pengangkutan laut lain serta ketentuan mengenai perikatan secara umum diatur dalam KUHPerduta.²⁶ Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pasal 40 ayat 1 menjelaskan pengangkut bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Tanggungjawab tersebut tersebut berupa:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut atau;
4. kerugian pihak ketiga.

Kemudian Pasal 41 ayat 2 menyatakan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari sebagian atau seluruh tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kelalaian pengangkut. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran tidak membahas secara rinci bagaimana definisi *force majeure* secara umum. Ketentuan tersebut hanya menyebutkan mengenai pembebasan tanggungjawab

dan ganti kerugian akibat *force majeure* apabila pengangkut dapat membuktikan kerugian bukan disebabkan oleh kesalahannya.

Dengan demikian, rumusan Pasal 41 ayat 1 dan 2 Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dapat dijadikan pedoman, sumber atau acuan dalam menentukan adanya peristiwa *force majeure* didalam perjanjian angkutan laut dengan menyesuaikan unsur-unsur *force majeure* disimpulkan melalui bagian pengaturan tentang pergantian kerugian, biaya dan bunga akibat suatu peristiwa *force majeure* didalam pasal-pasal tersebut.

Penting untuk memperhatikan bahwa *force majeure* telah ditentukan dalam isi perjanjian. Apabila para pihak tidak mengatur mengenai *force majeure* dalam isi perjanjian, maka para pihak dianggap harus tunduk kepada ketentuan-ketentuan yang telah mengatur tentang hal tersebut seperti aturan yang terdapat didalam Undang-Undang yang berlaku.²⁷ Sehingga dalam hal ini apabila klausula mengenai *force majeure* tidak di atur didalam perjanjian maka PT. Pelayaran KurniaSamudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia harus dan tunduk mengikuti aturan *force majeure* menurut rumusan Pasal 41 ayat 1 dan 2 Undang-Undang 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Sebaliknya, jika ketentuan mengenai *force majeure* sudah diatur dengan jelas dan tegas sebelumnya di dalam surat perjanjian, maka PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia dapat mengikuti ketentuan *force majeure* berdasarkan isi perjanjian yang sudah di sepakati oleh kedua belah pihak dengan tetap berpedoman pada ketentuan Undang-Undang yang berlaku.

Didalam suatu perjanjian, pada umumnya selalu memasukan klausula mengenai *force majeure* kedalamnya

²⁶ Henry Aspan, Fadlan, E. Arinda Chikita, Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat, *Soumatara Law Review*, Vol. 2, No. 2 Maret 2019, hlm. 328.

²⁷ Bambang Eko Muljono, Dhevi Nayasari Sastradinata, Keabsahan *Force Majeure* Dalam Perjanjian Di Masa Era Pandemi Covid-19, *Jurnal Humaniora*, Vol. 4, No. 2 Oktober 2020, hlm 259.

yang bertujuan agar salah satu pihak dapat mengerti dan memaklumi apabila pihak lain yang tidak dapat memenuhi suatu prestasi baik secara keseluruhan atau hanya sebagian dapat dikategorikan sebagai kelalaian yang disebabkan oleh pihak itu sendiri atau kelalaian yang terjadi karena keadaan memaksa. Namun dalam pelaksanaan perjanjian, klausula mengenai *force majeure* tetap saja timbul masalah mengenai sejauh mana suatu peristiwa dapat dikatakan sebagai keadaan memaksa.

Lazimnya kedudukan *force majeure* dalam perjanjian berada dalam suatu perjanjian karena berada di dalam perjanjian pokok, tidak terpisah sebagai perjanjian tambahan dan dikaitkan dengan perjanjian pokok, dengan kata lain *force majeure* termasuk hal yang penting dalam isi substansi perjanjian. Eksistensi klausula *force majeure* tidak akan ada apabila para pihak tidak menyetujui perjanjian.²⁸

Meskipun tidak dimasukkannya klausul *force majeure* suatu perjanjian, bukan berarti perlindungan yang diberikan oleh perundang-undangan menjadi terbatas, hilang atau dapat dikesampingkan, akan tetapi tidak adanya pengaturan klausula *force majeure* dianggap sebagai ketidakcermatan dalam penyusunan kontrak sehingga memicu sengketa dimana apabila pada saat pelaksanaan perjanjian terdapat *force majeure*, jika tidak di atur maka kedua belah pihak akan merasa dirugikan dan saling menghindari kewajiban yang akan berujung pada saling menuntut kerugian.²⁹

Dicantumkannya klausa *force majeure* didalam perjanjian juga bertujuan agar perjanjian tersebut

berkeadilan sehingga melindungi pihak-pihak yang mengalami keadaan *force majeure*. Apabila klausa *force majeure* telah diatur didalam perjanjian, maka dampak yang ditimbulkan oleh *force majeure* akan memberikan kedudukan yang jelas bagi para pihak mengenai bagaimana langkah dan solusi yang akan dilakukan akibat adanya *force majeure* sehingga salah satu pihak tidak menanggung kerugian seorang diri.

B. Penerapan *Force Majeure* dalam Perjanjian Angkutan Laut Studi antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia

Pelayaran Kurnia Samudra merupakan perusahaan yang bergerak dibidang pelayaran dan transportasi laut yang menyediakan penyewaan kapal-kapal besar pengangkut atau penarik beban berat seperti tongkang. Salah satu perusahaan yang menggunakan jasa tersebut ialah PT. Ancara Logistics Indonesia yang melakukan penyewaan kapal milik PT. Pelayaran Kurnia Samudra sebanyak 5 unit untuk menarik tongkang sebanyak 10 unit milik PT. Ancara Logistics Indonesia melalui Surat Perjanjian Angkutan Laut yang ditanda tangani oleh kedua belah pihak, dimana setiap 1 kapal menarik 2 tongkang dan akan ditempuh maksimal dalam 20 hari kerja kalender.

Jika ada keterlambatan keberangkatan yang disebabkan oleh PT. Ancara Logistics Indonesia maka akan didenda oleh PT. Pelayaran Kurnia Samudra sesuai ketentuan yang tertuang didalam kontrak. Kemudian mengenai biaya kelebihan waktu berlabuh, PT. Pelayaran Kurnia Samudra akan dikenakan denda kepada PT. Ancara Logistics Indonesia jika tongkang diterima lebih dari 20 hari sampai di pelabuhan tujuan.

Adanya hak dan kewajiban secara timbal balik antara pihak pengangkut maupun pihak pengirim didalam perjanjian angkutan laut menimbulkan tanggung jawab para pihak didalam melaksanakan hak dan kewajibannya.

²⁸ Inaya Aprilia Tampoli, Dientje Rumimpunu, Karel Yossi Umboh, Tinjauan Hukum Pembebasan Ganti Rugi Dengan Alasan Keadaan Memaksa (*Force Majeure*) Ditinjau Dari KUHPerdara, *JurnalLex Privatum*, Vol. 9, No. 12 November 2021, hlm 49.

²⁹ Ibid. hlm. 52.

Artinya para pihak memikul tanggung jawabnya masing-masing sesuai dengan ketentuan kewajibannya didalam perjanjian maupun kewajiban masing-masing pihak yang ditentukan oleh Undang Undang.³⁰

Dalam hal ini, pada pelaksanaan perjanjian angkutan laut antara PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics Indonesia terdapat masing-masing hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan sebelumnya. PT. Ancara Logistics Indonesia selaku pengirim mengikatkan diri dan bertanggung jawab untuk membayar biaya pengangkutan barang kepemilikannya dan berhak atas keselamatan barangnya dan ketepatan waktu barang sampai ditujuan.

Adapun PT. Pelayaran Kurnia Samudra sebagai pengangkut berkewajiban untuk menjaga keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya dan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.³¹ Pasal 41 ayat 1 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyatakan bahwa pengangkut memiliki beberapa tanggung jawab, berupa:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. musnah, hilang, atau rusaknyabarang yang diangkut;
3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut atau;
4. kerugian pihak ketiga.

Kemudian Pasal 41 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan bahwa pengangkut dapat dibebaskan dari sebagian atau seluruh tanggung jawabnya

apabila dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut bukan disebabkan oleh kesalahannya, yang mana kesalahan tersebut berada diluar kuasanya yang kemudian kita dapat kenali sebagai *force majeure*.

Force majeure berkaitan dengan tidak tercapainya maksud dan tujuan perjanjian yang ditujukan terhadap suatu peristiwa yang berada di luar jangkauan. Lazimnya, *force majeure* merupakan suatu peristiwa yang tidak bisa dihindari dan bukanlah keadaan yang diharapkan untuk terjadi demi kelancaran dan kesempurnaan pelaksanaan perjanjian, termasuk di dalam perjanjian pengangkutan laut.

Berdasarkan wawancara penulis, selama proses pengiriman barang terjadi kendala dalam perjalanannya yakni adanya cuaca buruk atau *force majeure* mengakibatkan tongkang-tongkang milik PT. Ancara Logistics Indonesia terlambat sampai ditujuan. *Force Majeure* tersebut juga menimbulkan kerusakan disebagian tongkang serta kapal sehingga menimbulkan biaya tambahan bahan bakar dan biaya perbaikan kerusakan.

Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdara menegaskan mengenai pembebasan ganti rugi dengan alasan keadaan memaksa atau *force majeure* yang tanpa bisa diduga atau dicegah terjadinya pada saat pelaksanaan perjanjian. Akibatnya, debitur tidak dapat melaksanakan prestasi secara tepat waktu diberikan dispensasi atau tidak wajib untuk membayar ganti rugi, biaya dan bunga serta dimintakan pertanggungjawabkan atas keadaan memaksa tersebut, dan segala bentuk wanprestasi atau perbuatan melawan hukum yang dilakukannya itu dilandasi itikad baik akibat adanya peristiwa *force majeure* yang terjadi pada saat pelaksanaan perjanjian.

Pada saat perhitungan *demurage charges*, adanya keterlambatan kedatangan tongkang-tongkang sampai di kota tujuan menyebabkan PT. Ancara Logistics Indonesia mengenakan biaya denda keterlambatan kepada PT. Pelayaran

³⁰ Ahmad Yusrin Siregar, Sunarmi, Hasim Purba, *Op.Cit*, hlm. 8

³¹ *Ibid*, hlm. 9.

Kurnia Samudra. Menurut hasil wawancara penulis, PT. Ancara Logistisc Indonesia menolak keterlambatan tersebut dianggap sebagai *force majeure*.³² Berdasarkan hal tersebut, sesuai kesepakatan didalam kontrak, PT. Ancara Logistisc Indonesia memberikan denda kepada PT. Pelayaran Kurnia Samudra atas biaya kelebihan waktu berlabuh. Penetapan harga tersebut dinilai memberatkan PT. Pelayaran Kurnia Samudra karena sudah menanggung biaya tambahan perbaikan tongkang serta kapal tersebut akibat adanya *force majeure*. Kemudian PT. Pelayaran Kurnia Samudra berbalik mengenakan denda kepada PT. Ancara Logistics Indonesia karena mengundur keberangkatan kapal-kapal di awal perjanjian.

Apabila dianalisis, selaras dengan Pasal 1244 dan 1245 KUHperdata, Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 juga mengatur mengenai pembebasan ganti kerugian, biaya, juga bunga serta keterlambatan penyerahan barang oleh pengangkut sehingga dengan demikian tidak dapat dinyatakan lalai dalam melaksanakan pemenuhan prestasinya, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan kepada pihak pengirim bahwa telah terjadi suatu *force majeure* pada pelaksanaan perjanjiannya.

Dalam hal ini, masalah pembuktian dibebankan kepada debitur. Sehingga apabila debitur tidak dapat membuktikan alasan-alasan yang dapat membebaskannya dari pembayaran ganti kerugian, maka debitur harus membayar ganti kerugian serta biaya lain yang timbul.³³ Debitur sangat perlu mengemukakan dan membuktikan keadaan-kendala yang dihadapinya sehingga tidak dapat memenuhi prestasi sebagaimana mestinya akibat adanya peristiwa *force majeure* dan

meyakinkan kreditur dengan pembuktian yang dapat diterima oleh kreditur.³⁴ Mengenai beban pembuktian, apabila telah terjadi suatu peristiwa yang berada diluar kendali manusia dan tidak dapat dihindari seperti bencana alam, maka debitur dapat memberikan bukti kepada kreditur berupa dokumen-dokumen mendukung dan memadai yang menunjukkan adanya peristiwa ril bahwa telah terjadi kendala dalam pelaksanaan atau pemenuhan perestasi dalam pelaksanaan perjanjian akibat adanya *force majeure* atau peristiwa yang tidak terduga sebelumnya.

Apabila keterlambatan disebabkan oleh cuaca buruk, maka PT. Pelayaran Kurnia Samudra sebagai pengangkut harus memberikan bukti yang dan cukup kuat seperti dokumen keterlambatan penyerahan barang yang diakibatkan oleh keadaan cuaca yang buruk yang dikeluarkan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) yang tidak memberikan atau melarang pengangkut untuk berlayar dikarenakan cuaca buruk.³⁵ Berdasarkan hal tersebut, penyelesaian sengketa didalam perjanjian ini kemudian dialukan dengan proses pemberian denda keterlambatan antar kedua belah pihak, yang mana PT. Pelayaran Kurnia Samudra mengenakan denda kepada PT. Ancara Logistics Indonesia karena mengundur keberangkatan kapal di awal perjanjian serta PT. Ancara Logistics Indonesia mengenakan denda kepada PT. Pelayaran Kurnia Samudra biaya kelebihan waktu berlabuh atau keterlambatan kedatangan tongkang di kota tujuan.

³² Wawancara bersama Ibu Erni Septiani, selaku *Finance* di PT. Pelayaran Kurnia Samudra, Pada Tanggal 28 Januari 2023, pukul 13.00 WIB.

³³ Ahmad Miru, *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456*, Rajawali Pers Raja Grafindo Persada, Jakarta: 2016, Hlm. 13.

³⁴ Sufiarina, Sri Wahyuni, *Force Majeure dan Notoir Feiten* atas Kebijakan PSBB Covid-19, *Jurnal Hukum Susana*, Vol. 6, No. 1 Juni 2020, hlm. 8

³⁵ Mei Anjani, I Nyoman Putu Budhiarta, Desak Gde Dwi Arini, 2022, *Penyelesaian Sengketa Cargo Atas Keterlambatan Terhadap Pengangkutan Muatan Melalui Kapal Laut (Studi Kasus di PT. Bali Intercont Cargo)*, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No.1, hlm. 116.

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Dasar hukum penyelenggaraan pengangkutan laut di Indonesia terdapat didalam KUHD Buku II, Bab V. sebagai sumber utamanya. Pasal 41 ayat 2 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dapat dijadikan pedoman atau sumber dalam menentukan adanya peristiwa *force majeure* didalam perjanjian angkutan laut sehingga dapat digunakan oleh para pihak yakni PT. Pelayaran Kurnia Samudra dan PT. Ancara Logistics. Para pihak wajib mematuhi pedoman yang tertera didalam Pasal-Pasal tersebut apabila klausula *force majeure* tidak dicantumkan didalam perjanjian.
2. Pada pelaksanaan perjanjian, terjadi *force majeure* yang mengakibatkan tongkang-tongkang milik PT. Ancara Logistics Indonesia terlambat sampai kota tujuan, namun perusahaan tersebut menolak menganggap hal tersebut dianggap sebagai *force majeure*. Pasal 41 ayat 2 Undang- Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran menyebutkan pengangkut harus membuktikan telah terjadi peristiwa *force majeure* untuk membebaskan pengangkut dari pertanggungjawaban atas kerugian yang timbul. PT. Pelayaran Kurnia Samudra tidak memiliki bukti yang cukup untuk meyakinkan PT. Ancara Logistics Indonesia yang menyebabkannya membayar denda keterlambatan sesuai ketentuan didalam kontrak yang di tanda tangani kedua belah pihak.

B. Saran

1. Penanggunggan biaya kerusakan tongkang-tongkang milik PT. Ancara Logistics Indonesia menunjukkan adanya itikad baik bahwa seungguhnya PT. Pelayaran Kurnia Samudra telah melaksanakan perjanjian dengan baik. Diharapkan para pihak lebih cermat untuk meningkatkan ketelitian untuk memperhatikan mengenai pentingnya

memasukkan klausula *force majeure* secara tegas dan jelas didalam perjanjian untuk menjadi langkah antisipasi serta meminimalisir kerugian yang ditanggung para pihak jika terjadi suatu peristiwa *force majeure* pada perjanjian-perjanjian selanjutnya.

2. Tidak adanya pengaturan khusus mengenai *force majeure* menyebabkan terjadinya sengketa didalam suatu perjanjian. Dalam hal ini, sebaiknya pemerintah dapat memasukkan ketentuan khusus yang mengatur tentang *force majeure* agar dapat dijadikan sumber yang dalam menentukan berat ringannya tanggungjawab dan hak yang timbul dari masing-masing pihak serta melindungi kepentingan para pihak yang mengadakan perjanjian dari adanya kesewenangan salah satu pihak yang menuntut pihak lain atas kerugian yang bukan berasal dari kesengajaannya.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Ali, Achmad, 2002, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Penerbit Toko Gunung Agung, Jakarta.
- H.S, Salim, 2008, *Hukum Perdata Tertulis (BW)*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Harahap, M. Yahya, 1982, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, Alumni, Bandung.
- Kelsen, Hans, 2006, *Teori Tentang Hukum dan Negara*, Penerbit Nusa Media & Penerbit Nuansa, Bandung.
- M. Wantu, Fence, 2015, *Pengantar Ilmu Hukum*, Reviva Cendekia, Gorontalo.
- Mertokusumo, Sudikno, 2007, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- Miru, Ahmad, 2016, *Hukum Perikatan Penjelasan Makna Pasal 1233 sampai 1456*, Rajawali Pers Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Muhammad, Abdulkadir, 1992, *Hukum Perikatan*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

- Rudyat, Charlie, 2013, *Kamus Hukum*, Pustaka Mahardika, Jakarta.
- Satrio, J, 1999, *Hukum Perikatan-Perikatan Pada Umumnya*, Alumni, Bandung.
- Simanjuntak, P.N.H, 2017 *Hukum Perdata Indonesia*, Kencana, Jakarta.
- S. S. Soemadja, Rahmat, 2010, *Penjelasan Hukum Tentang Keadaan Memaksa (Syarat-syarat Pembatalan Perjanjian yang Disebabkan Keadaan Memaksa/Force Majeure)*, Gramedia, Jakarta.
- Subekti, 1996, *Aspek-aspek Hukum Perikatan Nasional*, Alumni, Bandung.
- Subekti, R, 1995, *Aneka Perjanjian*, PT.Citra Aditya, Bandung.
- Sunggono, Bambang, 2006, *Metodologi Penelitian Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Wirjono Prodjodikoro, R, 2011. *Azaz-Azaz Hukum Perjanjian*, Mandar Maju, Bandung.
- B. Jurnal**
- Agri Chairunisa Isradjuningtias, 2015, *Force Majeure (Overmacht) dalam Hukum Kontrak (Perjanjian) Indonesia*, *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 1, No. 1
- Ahmad Yusrin Siregar, Sunarmi, Hasim Purba, 2022, *Akibat Hukum Force Majeure Terhadap Perjanjian Pengangkutan Barang Melalui Laut Antara PT. Trans Pasific Jaya Dengan PT. Bara Artha Energi*, *Jurnal Ilmiah Hukum*, Vol. 1, No.
- Arie Exchell Prayogo Dewangker, 2020, *Penggunaan Klausula Force Majeure Dalam Kondisi Pandemi*, *Jurnal Education And Development*, Vol 8 No 3.
- Hengky Firmanda, 2016, *Hakikat Kontrak Menurut Roscoe Pound dan Relevansinya Terhadap Kontrak yang Berkaitan dengan Lingkungan Hidup*, *Jurnal Yuridis*, Vol. 3. No. 1.
- Henry Aspan, Fadlan, E. Arinda Chikita 2019, *Perjanjian Pengangkutan Barang Loose Cargo Pada Perusahaan Kapal Bongkar Muat*, *Soumatera Law Review*, Vol. 02 No. 02.
- Inaya Aprilia Tampoli, Dientje Rumimpunu, Karel Yossi Umboh, 2021, *Tinjauan Hukum Pembebasan Ganti Rugi Dengan Alasan Keadaan Memaksa (Force Majeure) Ditinjau Dari KUHPperdata*, *Jurnal Lex Privatum*, Vol. 09 No. 12.
- Mei Anjani, I Nyoman Putu Budhiarta, Desak Gde Dwi Arini, 2022, *Penyelesaian Sengketa Cargo Atas Keterlambatan Terhadap Pengangkutan Muatan Melalui Kapal Laut (Studi Kasus di PT. Bali Intercont Cargo)*, *Jurnal Interpretasi Hukum*, Vol. 3, No.1
- Muhammad Muhtarom, 2014, *Asas-Asas Hukum Perjanjian: Suatu Landasan dalam Pembuatan Kontrak*, *Jurnal SUHUF*, Vol. 26 No. 1.
- Niru Anita Sinaga dan Nurlely Darwis, 2020, *Wanprestasi Dan Akibatnya Dalam Pelaksanaan Perjanjian*, *Jurnal Mitra Manajemen*, Vol 07, No. 02.
- Nur Afifah Sitti Maharania, Alma Rizkyta Asrib, Fadia Fitriyanti, 2021, *Tanggung Jawab Pengangkut Barang Dalam Angkutan Laut*, *Jurnal Hukum*, Vol. 7, No. 1.
- Ratna Gumanti, 2012, *Syarat Sahnya Perjanjian (Ditinjau Dari KUHPperdata)*, *Jurnal Pelangi Ilmu*, Vol. 05. No. 01.
- Sufiarina, Sri Wahyuni, *Force Majeure dan Notoir Feiten atas Kebijakan PSBB Covid-19*, *Jurnal Hukum Susana*, Vol. 6, No. 1.
- Zumrotul Wahidah, 2020, *Berakhirnya Perjanjian Perspektif Hukum Islam Dan Hukum Perdata*, *Jurnal Peradaban dan Hukum Islam*, Vol. 3 No. 2.
- C. Peraturan Perundang-Undangan**
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran