

BAB III

TANGGUNG JAWAB HUKUM TERHADAP PENGANGKUTAN BARANG MELALUI LAUT APABILA TERJADI KERUSAKAN ATAU KEHILANGAN BARANG YANG DITIMBULKAN AKIBAT BENCANA ALAM DITINJAU DARI HUKUM PENGANGKUTAN LAUT

3.1 Contoh Peristiwa Tenggelmnya Kapal Pengangkut Barang Akibat Bencana Alam

3.1.1 Kronologi

Kecelakaan Pelayaran Nomor: KNKT.17.06.17.03, tenggelamnya kapal peti kemas Avatar yang dioperasikan oleh PT Pelayaran Syandi Arung Samudera di Selat Malaka pada tanggal 14 Juni 2017.¹

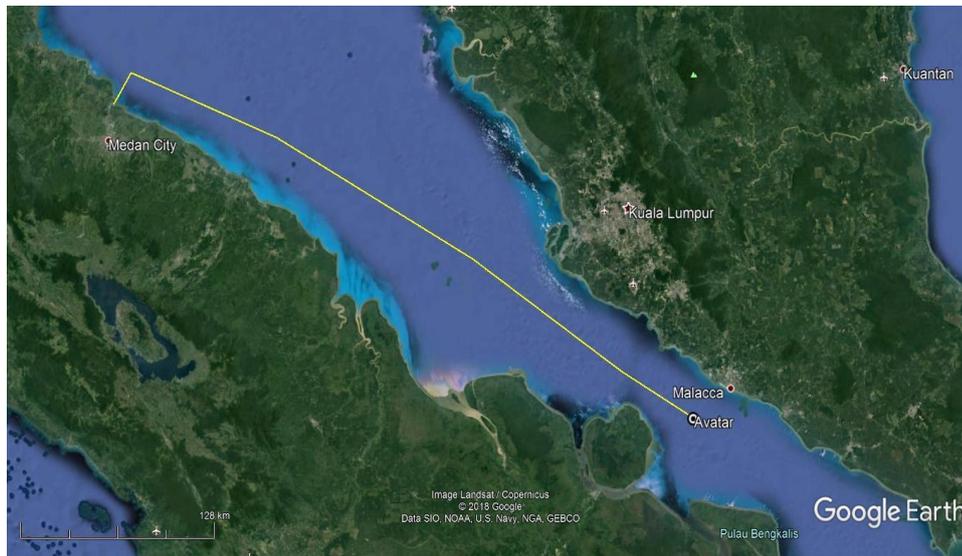
Pada hari Selasa tanggal 13 Juni 2017, pukul 00.15 WIB, Avatar berangkat dari Dermaga Gudang 201 Pelabuhan Belawan dengan tujuan Batam. Kapal meninggalkan dermaga dengan dibantu pandu. Kapal membawa muatan 63 peti kemas. Sewaktu berada di kapal, Pandu sempat merasakan olengan kapal bergerak lambat. Namun kapal tetap tegak dan stabil. Setelah Pandu turun, kapal melanjutkan pelayarannya melintasi Selat Malaka.²

Hari Rabu tanggal 14 Juni 2017 pukul 02.00 WIB, Muallim II bertindak sebagai perwira jaga. Posisi Avatar tengah berlayar di Selat Malaka. Kondisi perairan saat itu tenang (*smooth sea*), keadaan cuaca berawan, angin bertiup dari selatan dengan kecepatan kurang dari 10 knot

¹ Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia "laporan Akhir KNKT 17.06.17.03". 14 Juni 2017. h 1

² Ibid

serta jarak pandang baik. Saat itu kapal bernavigasi dengan radar yang dioperasikan pada jangkauan 6 mil laut untuk memantau lalu-lintas sekitar dan *global positioning system* (GPS) untuk menentukan posisi kapal.³



Gambar 3. 1 Lintasan dan Posisi Tenggelamnya Avatar (Peta dari google earth, lintasan didasarkan pada keterangan awak kapal)

Sumber : Komite Nasional Keselamatan Transportasi Republik Indonesia (Selat Malaka:Laporan Akhir, 2017), 1

Sekitar pukul 02.30 WIB, tiba-tiba cuaca memburuk. Angin berubah menjadi kencang dan gelombang laut menjadi tinggi yang disertai dengan hujan. Ketinggian gelombang mencapai 3 meter. Kapal terkena hempasan gelombang tinggi dari sebelah kanan haluan yang mengakibatkan kapal miring kiri sekitar 5 derajat. Namun demikian, kapal mampu tegak kembali dengan sendirinya. Kapal masih berlayar dengan haluan 132 derajat pada kecepatan 6,7 knot. Goncangan kuat ini membuat awak kapal yang

³ Ibid h 41

sedang beristirahat terjaga dan bergegas mencari tahu informasi tentang kondisi kapal.⁴

Dikarenakan kapal mengalami guncangan yang kuat membuat awak kapal terjaga. Tidak lama berselang kapal mendapat hempasan gelombang tinggi kembali berakibat kapal miring ke kiri, dan terus disusul gelombang tinggi berikutnya dengan periode yang sangat singkat. Sewaktu kapal bertambah miring kiri dan dirasakan kapal sudah tidak stabil lagi, semua awak kapal segera berkumpul di buritan kanan sambil mengenakan jaket penolong. Kepala Kamar Mesin (KKM) melepaskan rakit penolong kembang (*inflatable liferaft*). Selanjutnya seluruh awak kapal menyelamatkan diri dengan meloncat ke laut sebelum kapal terbalik. Kemiringan kapal bertambah besar dan kemudian kapal rebah ke kiri. Tidak lama kemudian kapal tenggelam sepenuhnya.⁵

Sekitar pukul 03.00 WIB, sebanyak sebelas awak kapal berhasil meraih rakit penolong kembang dan naik ke dalamnya. Sedangkan empat awak kapal lainnya berpegangan pada peti kemas yang berbeda dan terlepas dari kapal. Selanjutnya awak kapal terapung-apung di laut. Awak kapal menyalakan piroteknik (*parachute rocket, flares & smoke signal*) yang terdapat pada rakit penolong dan lampu senter, dengan harapan bisa menarik perhatian dan mendapat pertolongan dari kapal-kapal yang sedang melintas.⁶

⁴ *Ibid h 41*

⁵ *Ibid h 41*

⁶ *Ibid h 41*



Gambar 3. 2 Kapal dan Muatan

Dengan uraian contoh peristiwa tenggelamnya kapal peti kemas diatas dapat diartikan bahwa peristiwa tersebut dikarenakan adanya bencana alam (force majeure) atau cuaca buruk yang menimpa kasus tenggelamnya kapal peti kemas tersebut yang terjadi diluar kendali dan kuasa semua pihak yang bersangkutan

3.2 Tanggung Jawab Hukum Pengangkutan Barang Melalui Laut

Menurut hukum tanggung jawab adalah suatu akibat atas konsekuensi kebebasan seorang tentang perbuatannya yang berkaitan dengan etika atau moral dalam melakukan suatu perbuatan.⁷ Indonesia merupakan negara maritim dengan berbagai kepulauan yang tersebar dan begitu banyak sehingga dibutuhkannya moda jasa angkutan laut untuk

⁷ Soekidjo Notoatmojo, Etika dan Hukum Kesehatan, Rineka Cipta, Jakarta, 2010, hlm

menjangkau dan memperlancar arus barang dari daerah produksi hingga ke daerah konsumen. Maka dengan adanya kegiatan jasa angkutan laut ini sudah jelas membutuhkan perhatian pemerintah sehingga dibentuknya beberapa peraturan perundang-undangan agar supaya kegiatan jasa angkutan ini berjalan lancar sesuai rencana dan memberikan keuntungan bagi semua pihak.

Jasa pengangkutan barang melalui laut juga sangat banyak diminati oleh masyarakat tidak lain karena alasan biaya angkutan yang lebih murah, bisa mengangkut segala jenis angkutan, dan pastinya angkutan melalui laut bisa lebih banyak dan berat mengangkut barang dari pada angkutan lainnya.⁸ Dengan hal ini pengangkutan memiliki peranan penting memajukan dan memperlancar perdagangan dalam negeri maupun luar negeri dikarenakan kegiatan tersebut pendongkrak perekonomian suatu daerah atau negara.

Dengan dikaitkan penjelasan diatas pengangkutan barang melalui laut juga sering memiliki resiko musnah, kerusakan dan kehilangan barang yang disebabkan oleh kelalaian, bencana alam maupun non alam. Disamping itu penegakan hukum dan peraturan perundangan dibidang pelayaran masih belum maksimal dilakukan dengan baik, sehingga banyak kejadian kecelakaan dilaut yang sering terjadi, akibatnya banyak

⁸ Sendy Anantyo Herman Susetyo, Budiharto, "Pengangkutan Melalui Laut". Diponegoro Law Review, Vol 1, No 4 (Tahun 2012), h, 1-7

pihak yang dirugikan dari kejadian tersebut. Maka hal ini perlu diketahui sikap tanggung jawab pemilik jasa angkutan barang melalui laut.

Hubungan hukum yang terjadi pada jasa angkutan laut sangatlah kompleks, selain hubungan hukum keperdataan terdapat juga hukum publik. Berkaitan dengan hukum publik mau tidak mau suka tidak suka pemerintah juga harus turun tangan menjalankan fungsi sebagai pelindung rakyat. Jasa pengangkutan laut dilaksanakan menggunakan kapal laut yang dilakukan oleh perusahaan swasta, nasional maupun perorangan.

Disaat kapal pengangkut barang mengalami kecelakaan sehingga terjadi hal yang tidak diinginkan yaitu kerusakan atau kehilangan barang yang disebabkan oleh bencana alam. Berpedoman pada Pasal 40 ayat 1 dan 2 Undang-Undang nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran, mengatakan bahwa :

1. Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dari keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
2. Perusahaan angkutan diperairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pada dasarnya pengangkut atau pemilik kapal bertanggung jawab penuh atas musnah, rusak atau hilangnya suatu barang terhitung mulai sejak awal diterima pengangkut oleh pihak pengirim/pemilik barang, merupakan salah satu konsekuensi pengangkutan yang sepakati oleh pengangkut dengan pemilik atau pengirim barang. Tanggung jawab hukum yang tertuang dalam Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 kembali diperjelas oleh Pasal 41 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran yang menyatakan bahwa :

1. Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
 - b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut atau
 - d. Kerugian pihak ketiga
2. Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan diperairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
3. Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang undangan.

Dapat dilihat dari ketentuan Pasal 41 ayat (3) bahwasannya pengangkut dalam menjalankan tanggung jawabnya sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 41 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran wajib mengasuransikan tanggung jawabnya akibat dari pengoprasian kapal, jika pengangkut/pemilik kapal tidak mengasuransikan tanggung jawabnya bisa dikenakan sanksi sesuai apa yang tertuang dalam Pasal 292 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang pelayaran yang menyatakan sebagai berikut : “Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 41 ayat (3) dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan denda paling banyak Rp100.000.000,00 (seratus juta rupiah).

Sikap pemerintah dalam mengambil kebijakan pengansuransian kapal muatan tersebut juga sangat penting demi menghindari kelalaian pemberkasan dokumen dan sengketa dalam kegiatan pengangkutan melalui laut yang kerap terjadi, sehingga dapat meringankan beban berbagai pihak dalam melakukan kewajibannya jika kegiatan pengiriman terjadi suatu masalah yang diakibatkan oleh faktor bencana alam.

Ketentuan-ketentuan umum lainnya tentang tanggung jawab hukum terhadap pemilik kapal/perusahaan angkutan laut dapat dilihat dalam buku Kitab Undang Undang Hukum Dagang (KUHD). Dalam Pasal 468 sebagai salah satu pasal yang memberikan konsekuensi cukup berat bagi pemilik kapal atau perusahaan angkutan laut, Namun jika kehilangan atau rusaknya suatu barang angkutan yang diakibatkan oleh bencana alam

pemilik kapal atau perusahaan dapat dibebaskan dari segala sanksi yang diterimanya karna sebuah keadaan yang memaksa dan tidak bisa dihindari sesuai dengan penjelasan Pasal 41 ayat (2) diatas. Keadaan memaksa yang dimaksud adalah *force majeure* atau *overmacht*.

Dalam suatu perjanjian yang dibuat para pihak, biasanya dapat ditemukan adanya klausul *force majeure*. *Force majeure* sering diterjemahkan sebagai keadaan memaksa yang menyebabkan seorang debitur terhalang untuk melaksanakan prestasinya karena keadaan atau peristiwa yang tidak terduga pada saat dibuatnya kontrak, keadaan atau peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, dikarenakan keadaan atau peristiwa tersebut terjadi diluar kemauan para pihak.

Sementara pihak debitur tersebut tidak sedang dalam keadaan beritikad buruk. Hukum di Indonesia juga telah mengatur tentang perihal *force majeure* itu sendiri, yang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata disebut dengan istilah *overmacht* atau keadaan memaksa. Hanya memang tidak secara detail dijelaskan tentang definisi dari *force majeure*, namun keadaan memaksa tersebut telah diatur di dalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdata :

Pasal 1244 KUHPerdata :

“Debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga. Bila ia tak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau

tidak tepatnya waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh sesuatu hal yang tak terduga, yang tak dapat dipertanggungjawabkan kepadanya. Walaupun tidak ada itikad buruk kepadanya.”

Pasal 1245 KUHPerdara:

“Tidak ada penggantian biaya, kerugian dan bunga, bila karena keadaan memaksa atau karena hal yang terjadi secara kebetulan, debitur terhalang untuk memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau melakukan suatu perbuatan yang terlarang baginya.”

Kedua pasal tersebut mengatur tentang keadaan yang “tak terduga”. Sehingga “debitur terhalang untuk menyelesaikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan kepadanya” dan “tidak bisa dipertanggungjawabkan kepadanya”.

Namun keadaan memaksa tidak disebutkan secara jelas jenis-jenisnya dalam KUHPerdara. Gambaran umum tentang praktik *force majeure* yang sering dilakukan yaitu seperti peristiwa yang terjadi diluar kuasa para pihak contohnya banjir, gempa, hujan badai, angin topan, atau bencana alam lainnya, kebakaran, pemadaman listrik, perang, demonstrasi, perang saudara, pemberontakan, perselisian perburuhan, mogok, epidemi, dan sanksi terhadap suatu pemerintahan.

Kemudian diperjelas lagi dengan Pasal 1444 dan Pasal 1445 KUHPerdara :

Pasal 1444 KUHPerdara :

1. Jika barang tertentu yang menjadi pokok perjanjian musnah, tak dapat diperdagangkan, atau hilang, hingga sama sekali tidak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang di luar kesalahan si berutang dan sebelum ia lalai menyerahkannya.
2. Bahkan meskipun si berutang lalai menyerahkan suatu barang, sedangkan ia tidak telah menanggung terhadap kejadian-kejadian yang tidak terduga, perikatan tetap hapus jika barang itu akan musnah juga dengan cara yang sama di tangannya si berpiutang seandainya sudah diserahkan kepadanya.
3. Si berutang diwajibkan membuktikan kejadian yang tidak terduga, yang dimajukannya itu.
4. Dengan cara bagaimanapun suatu barang yang telah dicuri, musnah atau hilang, hilangnya barang itu tidak sekali-kali membebaskan orang yang mencuri barang dari kewajibannya mengganti harganya.

Terkait dengan ketentuan pasal-pasal tersebut diatas, bahwa Abdulkadir Muhammad membedakan keadaan memaksa (*overmacht*) menjadi keadaan memaksa (*overmacht*) yang bersifat objektif dan subjektif.

- a. *Overmacht* yang bersifat objektif, secara otomatis mengakhiri perikatan dalam arti perikatan itu batal (*the agreement would be void from the outset*) dengan memberikan konsekuensi bahwa:
- Jika perikatan itu sudah dilaksanakan, maka dilakukan pemulihan kembali dalam keadaan semula seolah-olah tidak pernah terjadi perikatan.
 - Jika satu pihak sudah mengeluarkan biaya untuk melaksanakan perjanjian itu sebelum waktu pembebasan, pengadilan berdasarkan kebijaksanaannya boleh memperkenankannya memperoleh semua atau sebagian biaya dari pihak lainnya, atau menahan uang yang sudah dibayar.
- b. *Overmacht* yang bersifat subjektif, memberikan konsekuensi bahwa:
- *Overmacht* itu hanya mempunyai daya menanggukkan sehingga kewajiban berprestasi akan kembali jika keadaan memaksa itu sudah tidak ada lagi.
 - Jika prestasinya sudah tidak mempunyai arti lagi bagi kreditur, perikatannya menjadi gugur. Pihak yang satu tidak dapat menuntut kepada pihak lainnya. Dalam keadaan yang demikian ini, perikatan tidak berhenti (tidak batal), melainkan hanya pemenuhan prestasi saja yang tertunda. Jika kesulitan itu sudah tidak ada lagi, maka pemenuhan prestasi dapat diteruskan kembali.⁹

Melihat prinsip-prinsip tanggung jawab dalam hukum pengangkutan

ada 3 yaitu :

1. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas dasar unsur kesalahan (*fault liability*)
2. Prinsip tanggung jawab berdasarkan atas praduga (*presumption of liability*)
3. Prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability*)

Jika prinsip-prinsip tersebut dikaitkan dengan tanggung jawab hukum akibat dari bencana alam maka dalam hal ini menganut prinsip

⁹ Abdulkadir Muhammad, 1995, Hukum Perikatan, Cet. II, Citra Aditya Bakti, Bandung, h.32.

tanggung jawab berdasarkan atas praduga. Menurut prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga (*preumption of liability*), tergugat (pengangkut) dianggap bertanggung jawab atas segala kerugian yang timbul, akan tetapi tergugat dapat membebaskan tanggung jawabnya, apabila ia dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah (*absence of fault*)¹⁰. Pada prinsip pemilik kapal/perusahaan dapat membuktikan bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut bukan kesalahannya atau dikarenakan hal yang tidak terduga atau bencana alam maka dengan ini pemilik kapal/perusahaan dibebaskan atas kewajiban yang dipertanggung jawabkan kepadanya dikarenakan keadaan atau peristiwa tersebut terjadi diluar kemauan para pihak.

3.3 Apakah hambatan dalam Pelaksanaan Tanggung Jawab hukum mengenai Kerusakan Atau Kehilangan Barang Melalui Pengangkutan Laut Akibat Bencana Alam

Bencana alam juga termasuk dalam faktor-faktor keadaan memaksa atau *force majeure*, dimana debitur pada saat pemilik kapal/perusahaan terhalang melakukan kewajiban dikarenakan keadaan atau hal yang tidak terduga yang dimana peristiwa tersebut diluar kendali semua pihak pada saat pemilik kapal/perusahaan melakukan tanggung jawabnya. Dimana kerugian yang ditimbulkan tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada pemilik kapal/perusahaan, sementara pemilik kapal sedang tidak dalam beritikad buruk.

¹⁰ Khairandy Ridwan, Op. Cit., hlm 380.

Didalam Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUHPerdota hanya mengatur *force majeure* dalam hubungan dengan perkara pembiayaan ganti rugi dan bunga saja, akan tetapi penjabaran-penjabaran dalam pasal diatas dapat dijadikan pedoman untuk mengartikan *force majeure* pada umumnya.¹¹

Dari penjabaran-penjabaran dalam pasal KUHPerdota seperti diatas dapat dilihat bahwa kausa-kausanya *force majeure* dalam KUHPerdota adalah sebagai berikut :¹²

1. Peristiwa yang menyebabkan *force majeure* tersebut haruslah “tidak terduga” oleh para pihak membuat kontrak itu.
2. Peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggung jawabkan kepada pihak yang harus melaksanakan presentasi (pihak debitur)
3. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *force majeure* itu diluar kesalahan pihak debitur
4. Peristiwa yang menyebabkan terjadinya *force majeure* tersebut bukan kejadian yang disengaja oleh debitur. Ini merupakan perumusan yang kurang tepat, sebab yang semestinya tindakan tersebut “diluar kesalahan para pihak, bukan tidak disengaja”. Sebab, kesalahan para pihak baik yang dilakukan dengan sengaja ataupun tidak sengaja, yakni dalam bentuk kelalaian.
5. Para pihak tidak dalam keadaan itikad buruk.
6. Jika terjadi *force majeure*, maka kontrak tersebut menjadi gugur, dan sedapat mungkin para pihak dikembalikan seperti seolah-olah tidak pernah dilakukan perjanjian.
7. Jika terjadi *force majeure*, maka para pihak tidak boleh menuntut ganti rugi. Akan tetapi karena kontrak yang bersangkutan menjadi gugur karena adanya *force majeure*, maka untuk menjaga terpenuhinya unsur-unsur keadilan, pemberian restitusi atau quantum merit tentu masih dimungkinkan.
8. Resiko sebagai akibat dari *force majeure*, beralih dari pihak kreditur kepada pihak debitur sejak saat seharusnya barang tersebut diserahkan.

¹¹Munir Fuad., Hukum Kontrak (Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 2001), hal. 113

¹² Nafila Rahmawati, Tinjauan Yuridis Pengelolaan Risiko dan Penyelesaian Sengketa Wanprestasi dalam Pembiayaan Murabahah antara Bank Syariah X dan PT. Z pada Badan Arbitrase Syariah Nasional dan Pengadilan Agama (Analisis Putusan Pengadilan Agama Nomor 729/Pdt.G/2009/PA.JP), Skripsi pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012, hlm. 53-54, tidak dipublikasikan.

Force majeure dilihat dari segi jangka waktu berlakunya. Suatu keadaan memaksa atau *force majeure* dibedakan menjadi 2 yaitu :

a. *Force majeure* permanen yaitu Suatu keadaan dikatakan *force majeure* bersifat permanen apabila sampai kapanpun suatu prestasi yang terbit dari suatu kontrak atau perjanjian sama sekali bahkan tidak mungkin dilakukan lagi. Misalnya barang yang menjadi objek dari perjanjian musnah diluar kesalahan debitur. Musnahnya barang menjadikan seorang debitur tidak mungkin melaksanakan prestasinya.

b. *Force majeure* relatif yaitu Suatu keadaan memaksa yang tidak memiliki dampak mutlak terhadap suatu perjanjian. Dalam konteks ini apabila keadaan memaksa itu terjadi menyebabkan debitur tidak dapat melaksanakan perjanjian sementara waktu dan setelah keadaan memaksa itu hilang debitur dapat kembali melaksanakan perjanjian tersebut.

Keadaan memaksa menurut para sarjana hukum klasik dimaknai sebagai suatu keadaan yang secara mutlak tidak dapat dihindari oleh debitur untuk melakukan prestasi terhadap suatu kewajiban. Pikiran mereka tertuju pada bencana alam atau kecelakaan-kecelakaan yang berada di luar kemampuan manusia untuk menghindarinya, sehingga menyebabkan debitor tidak mungkin untuk menepati janjinya. Contohnya objek yang diperjanjikan telah musnah. Pandangan ini mulai surut dengan adanya argumentasi bahwa *overmacht* dapat bersifat relatif dengan

ketentuan bahwa kewajiban yang dibebankan kepada debitur dapat dilaksanakan melalui cara-cara lain.¹³

Prof. Mahfud MD yang menyatakan bahwa "*force majeure* memang tidak bisa secara otomatis dijadikan alasan pembatalan kontrak tetapi memang bisa dijadikan pintu masuk untuk bernegosiasi dalam membatalkan atau mengubah isi kontrak". Suatu kontrak harus tetap dilaksanakan sesuai dengan isi yang diperjanjikan Pasal 1388 Kitab Undang-undang Hukum Perdata menyatakan bahwa " setiap perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya".¹⁴ Jadi selama suatu kontrak tidak dapat diubah dengan sebuah kontrak yang baru, maka kontrak yang sudah dibuat atau yang sudah ada tetap berlaku tetap sebagai Undang-Undang untuk para pihak. Adanya peristiwa *force majeure* tidak bisa dijadikan alasan untuk membatalkan suatu kontra. Dalam hal ini artinya pembatalan suatu kontrak dengan alasan adanya peristiwa *force majeure* tergantung pada isi klausul yang ada dalam suatu kontrak. Perlu dilihat apakah dalam klausul kontrak tersebut terdapat sebuah kesepakatan bahwa jika terjadi peristiwa *force majeure* isi kontrak bisa dikesampingkan atau tidak.

¹³ Subekti, Hukum Perjanjian, Intermasa, Jakarta, 1987, hlm. 56. Lihat Achmad Ihsan, Hukum Perdata I B, Pembimbing Masa, Djakarta, 1969, hlm. 41.

¹⁴ Moh. Januar Rizky, "Penjelasan Prof. Mahfud Soal Force Majeure Akibat Pandemi Covid-19" (On-line), tersedia di: <https://www.hukumonline.com/berita/baca/lt5ea11ca6a5956/penjelasan-prof-mahfud-soal-i-force-majeure-i-akibat-pandemi-corona> (23 April 2020).

Setelah menganalisis mengenai ketentuan dan kedudukan *force majeure* di Indonesia nyatanya belum terdapat pengaturan yang jelas dan komprehensif mengenai *force majeure* itu sendiri karena pengaturannya multitafsir, mungkin dikarenakan sistem hukum di Indonesia masih menggunakan ketentuan warisan Belanda yang mungkin sudah tidak relevan lagi dengan keadaan ekonomi saat ini. Padahal saat ini ketentuan-ketentuan ini sangat dibutuhkan dan sangat berpengaruh pada iklim usaha dan pembangunan ekonomi di Indonesia.

