



## IMBAS COVID-19 DI SEKTOR ANGKUTAN DARAT BERDASARKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO. 41 TAHUN 2020

Astrid Puspita Ramadhani\*, Rinitami Njatrijani, Aisyah Ayu Musyafah

Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro

E-mail : [astridpuspita607@gmail.com](mailto:astridpuspita607@gmail.com)

### Abstrak

Penelitian ini mengkaji tentang imbas Covid-19 di sektor angkutan darat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No.41 tahun 2020. Penelitian bertujuan untuk mengetahui akibat hukum atas berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.41 Tahun 2020 terhadap perusahaan transportasi pariwisata angkutan darat di Indonesia dan memaparkan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan. Metode Pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu dengan meneliti peraturan-peraturan yang berlaku. Berdasarkan hasil penelitian, akibat hukum atas berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.41 Tahun 2020 bagi pengangkut adalah para pihak dapat melakukan negosiasi perjanjian ulang dengan ketentuan-ketentuan yang dapat memenuhi kepentingan para pihak. Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan ialah pengangkut dapat menawarkan kompensasi berupa uang kembali atau penjadwalan ulang (*reschedule*) atau melakukan negosiasi ulang perjanjian pengangkutan, sehingga melahirkan perjanjian yang baru sebagai upaya sekaligus jalan tengah bagi para pihak yang terlibat.

**Kata kunci** : Peraturan; Pandemi Covid-19; Perjanjian Pengangkutan; *Force Majeure*.

### Abstract

*This study examines the impact of Covid-19 on the land transportation sector based on the Regulation of the Minister of Transportation No.41 of 2020. The study aims to determine the legal consequences of the enactment of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia No.41 of 2020 on land transportation tourism transportation companies in Indonesia and explain the responsibility of the carrier in the event of force majeure in the carriage agreement. The approach method used is normative juridical, namely by examining the applicable regulations. Based on the results of the research, the legal consequence of the enactment of the Regulation of the Minister of Transportation of the Republic of Indonesia No. 41 of 2020 for the carrier is that the parties can negotiate a re-agreement with provisions that can meet the interests of the parties. The responsibility of the carrier in the event of force majeure in the carriage agreement is that the carrier can offer compensation in the form of money back or reschedule or renegotiate the carriage agreement, thus giving birth to a new agreement as an effort as well as a middle ground for the parties involved.*

**Keywords** : Regulations; Covid-19 Pandemic; Carriage Agreements; *Force Majeure*.

## I. PENDAHULUAN

Hukum transportasi (pengangkutan) adalah seperangkat ketentuan hukum yang mengatur hubungan hukum antara pemilik jasa transportasi (angkutan) dan pengguna jasa transportasi (angkutan) tentang proses pemindahan orang atau



barang dari satu tempat ke tempat lain denganselamat.<sup>1</sup>

Transportasi (pengangkutan) adalah suatu bidang kegiatan yang penting bagi masyarakat Indonesia. Salah satu pentingnya transportasi bagi warga Indonesia ialah karena faktor geografis Indonesia yang terdiri dari beribu pulau, sebagai akibatnya untuk terjalannya korelasi antar wilayah maupun pulau tadi, sangat dibutuhkan sarana pengangkutan baik melalui jalur darat, laut serta udara guna mencakup seluruh daerah di Indonesia.

Seiring berjalannya waktu, sistem transportasi yang ada juga berkembang, tetapi di akhir tahun 2019, virus *Corona Virus Disease 2019* (selanjutnya disebut Covid-19) muncul dan menyebar ke berbagai belahan dunia, tak terkecuali Indonesia dan memberikan dampak besar pada berbagai aspek.

Covid-19 merupakan virus jenis baru yang berawal dari Wuhan, China, dimana tingkat penularannya sangat cepat dan resiko kematiannya sangat tinggi. Hal ini membuat genting di setiap negara termasuk Indonesia sebagai negara yang telah terdeteksi terpapar Covid-19. Sebagaimana Indonesia adalah negara hukum, sehingga negara wajib membuat peraturan atau regulasi untuk menghadapi dan menanggulangi wabah Covid-19.<sup>2</sup>

Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 2020 (Berita Negara Republik Indonesia tahun 2020 nomor 587) (selanjutnya disebut Permenhub Nomor 41 Tahun 2020) sebagai salah satu bentuk penanggulangan terhadap penyebaran Covid-19 pada transportasi angkutan di Indonesia. Kebijakan pencegahan dan pengendalian Covid-19 tentunya mempengaruhi terpenuhinya perjanjian, kontrak dan transaksi bisnis lainnya, salah satunya perjanjian pengangkutan. Hal ini dikarenakan beberapa kebijakan tersebut menghambat proses pemenuhan kewajiban dalam perjanjian pengangkutan oleh pelaku usaha atau pemilik jasa transportasi (angkutan). Kebijakan yang dimaksud terutama terkait dengan pembatasan akses, baik transportasi maupun interaksi.

Berdasarkan Salah satu prinsip Tanggung jawab pengangkut yaitu pada Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga selalu bertanggung jawab (*Presumption of liability principle*). Pelaku usaha dianggap selalu bertanggung jawab, tetapi dapat lepas dari tanggung jawabnya apabila ia dapat menunjukkan bahwa dirinya tidak bersalah. Beban pembuktian diberikan pada pihak yang dituduh bersalah (*omkering van bewijslast*) dalam prinsip ini, hingga pihak tersebut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. Dasar pemikiran berasal dari teori pembalikan beban pembuktian sebab seseorang dianggap bersalah, sampai orang tersebut dapat membuktikan sebaliknya.<sup>3</sup>

Wabah Covid-19 sendiri sudah ditetapkan sebagai kondisi kedaruratan kesehatan masyarakat yang telah ditetapkan melalui Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2020, selanjutnya disebut Keppres Nomor 11 Tahun

---

<sup>1</sup> Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan ; Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut serta Pengangkutan Udara di Indonesia*, (Malang: Citra Mentari, 2012), halaman 4.

<sup>2</sup> Aprista Ristyawati, Efektivitas Pelaksanaan Pilkada Serentak 2020 pada Masa Pandemi Darurat Covid-19 di Indonesia, *Jurnal Crepido*, Vol.2, No.2, November 2020, halaman 86.

<sup>3</sup> Rinitami Njatrijani, *Hukum Transportasi*, (Semarang: Undip Law Press, 2016), halaman 48.



2020 tentang Penetapan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat. Kondisi Covid-19 juga diatur dalam Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non alam Penyebaran Covid-19 (Surat Keputusan Nomor 010750 A), selanjutnya disebut Keppres No. 12 Tahun 2020. Status pandemi Covid-19 sebagai bencana non alam.

Dari uraian di atas maka permasalahan yang dapat disusun oleh penulis antara lain Bagaimana akibat hukum atas berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020 tersebut terhadap perusahaan transportasi pariwisata angkutan darat di Indonesia, serta Bagaimana tanggung jawab pengangkut berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 apabila terjadi *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan akibat diberlakukannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020.

## II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis adalah suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sedangkan pendekatan normatif adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder azas-azas hukum serta studi kasus.<sup>4</sup>

Spesifikasi penelitian menggunakan deskriptif analitis. Menurut Roni Harjanto deskriptif yaitu menggambarkan objek kajian penelitian pada suatu waktu tertentu dan di tempat tertentu secara sistematis.<sup>5</sup>

Metode pengumpulan data dalam penelitian normatif yaitu melakukan studi pustaka dengan menggunakan data sekunder yang terdiri atas bahan hukum primer dan sekunder, selain itu diperlukan wawancara untuk mengklasifikasi isi peraturan.<sup>6</sup>

Analisis data yang digunakan adalah dengan cara kualitatif. Analisis kualitatif adalah penelitian yang berpola investigatif dimana data dan pernyataan diperoleh dari hasil interaksi langsung antara peneliti, objek yang diteliti dan orang-orang di tempat tersebut.<sup>7</sup> Data-data yang terkumpul disusun dan dianalisis secara kualitatif untuk dapat diperoleh hasil analisis dan kesimpulan akhir yang menjadi jawaban dari permasalahan penelitian.

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Akibat Hukum Atas Berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020 Terhadap Perusahaan Transportasi Pariwisata Angkutan Darat di Indonesia

---

<sup>4</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. Grafindo Persada, 2004), halaman 13.

<sup>5</sup> Roni Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetr*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1990), halaman 35.

<sup>6</sup> Suteki dan Galang Taufani, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik): Cet.3*, (Depok: Raja Grafindo Persada, 2020), halaman 217.

<sup>7</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Bandung: Raja Grafindo Persada, 2004), halaman 28.



Pengangkutan ialah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.<sup>8</sup> Berdasarkan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”

Lebih lanjut pada Pasal 137 bahwa angkutan orang dapat menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang, atau bus dan juga kendaraan tidak bermotor yaitu kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan, misalnya becak dayung atau delman. Pada perjanjian pengangkutan, terdapat suatu perbuatan hukum dimana salah satu pihak sebagai pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pihak lain sebagai pengguna jasa transportasi mempunyai kewajiban untuk memberikan imbalan berupa iuran atau upah.

Adanya pandemi Covid-19, yaitu pandemi global yang berdampak besar pada dunia termasuk Indonesia, menjadikan WHO dan Pemerintah Indonesia menetapkan Covid-19 sebagai bencana nasional berupa wabah penyakit yang diwaspadai. Penyakit ini bersifat menular dan telah menjadi pandemi yang belum terselesaikan serta berdampak pada perkembangan globalisasi dunia, sehingga mengakibatkan kerjasama di segala bidang termasuk transportasi angkutan semakin memburuk. Banyak perusahaan yang mengalami penutupan akibat peraturan-peraturan pemerintah dalam menangani persebaran Covid-19 dan banyak pekerja mengalami pembatalan perjanjian kerja yang dilakukan secara sepihak oleh perusahaan.

Pemerintah Indonesia mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 sebagai salah satu bentuk penanggulangan terhadap penyebaran Covid-19 pada transportasi angkutan di Indonesia. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 ini berisi perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19 yang ditetapkan oleh Menteri perhubungan pada tanggal 8 Juli 2020 sebagai bentuk dari pelaksanaan kebijakan pemerintah pada bidang transportasi terkait dengan munculnya wabah virus Covid-19.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 merupakan salah satu langkah yang diambil Pemerintah untuk mengatur mengenai kebijakan transportasi baik pada tingkat pusat maupun daerah. Saat awal diberlakukannya peraturan tersebut, banyak masyarakat yang masih kurang paham dengan adanya peraturan yang ada. Ditambah pula, awal pandemi Covid-19 Pemerintah mengeluarkan kebijakan tentang pembatasan operasional Transjakarta sebagai bentuk penekanan kasus positif Covid-19. Kebijakan tersebut menimbulkan *physical distancing* di dalam bus, antrian panjang di halte bus Transjakarta, dan

---

<sup>8</sup> H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, Jilid 3*, (Jakarta : Djambatan, 1995), halaman 2.



jadwal kedatangan bus Transjakarta yang tidak pasti.<sup>9</sup> Kebijakan maupun peraturan yang dibuat oleh pemerintah juga berpengaruh pada ranah perdata yaitu pada perjanjian atau kontrak.

Saat menjalankan bisnisnyapara pelaku usaha selalu didahului oleh adanya perjanjian. Faktanya dalam praktek kegiatan atau aktivitas bisnis, perjanjian bisnis (*business agreement, businesscontract*) hampir semua dibuat dalam bentuk tertulis. Sebuah perjanjian baik dibuat secara lisan (oral) atau tertulis (*written contract*) hendaknya dapat mengekspresikan kehendak para pihak yang bersifat umum menjadi langkah-langkah atau perbuatan yang lebih nyata guna mewujudkan tujuan dibuatnya perjanjian yang telah disepakati sebelumnya. Perjanjian adalah suatu hubungan hukum antara satu pihak dengan pihak lain yang mengikatkan diri satu sama lain untuk melaksanakan hak dan kewajiban masing-masing.<sup>10</sup>

Melalui perjanjian bisnis timbulah sebuah perikatan atau hubungan hukum. Pada prinsipnya, perjanjian akan berlaku menjadi undang-undang bagi para pembuatnya, namun keadaan- keadaan yang terjadi setelah penandatanganan perjanjian tentu tidak adanya bentuk pengaduan atau keluhan dari masyarakat sebagai pengguna terkait dengan kualitas pelayanan Transjakarta pada masa pandemi. Rata-rata keluhan pengguna, yaitu beberapa rute Transjakarta tidak beroperasi, tidakadanya *social distancing* atau dapat diduga oleh para pihak yang bersangkutan. Adanya pandemi Covid-19 telah menyebabkan pelaksanaan prestasi suatu perjanjian dapat terhambat, tertunda atau tidak dapat dilakukan sama sekali sebab objek perjanjian tidak berjalan secara lancar.

Berdasarkan hal tersebut, Badan Arbitrase Indonesia (BANI) menyatakan pandemi Covid-19 dapat dikategorikan sebagai salah satu kasus *force majeure* atau keadaan memaksa. Keadaan ini sangat mengganggu kelangsungan perjanjian bagi pelaku usaha, yang tentunya akan menimbulkan berbagai sengketa bisnis.

*Force majeure* atau keadaan memaksa adalah suatu keadaan yang terjadi setelah dibuatnya perjanjian, yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya. Hal itu tidak terpikirkan oleh para pihak pada saat membuat perjanjian, jadi debitur tidak dapat memenuhi prestasinya bukan karena kesalahan debitur.<sup>11</sup>

Pandemi Covid-19 dapat diatur sebagai suatu keadaan memaksa dalam perjanjian sepanjang keberadaan pandemi Covid-19 mengakibatkan masing-masing pihak tidak dapat melaksanakan prestasinya atau bahkan mengakibatkan perjanjian dapat diakhiri. Biasanya apabila Covid-19 diatur sebagai suatu keadaan memaksa dalam perjanjian, maka biasanya akan menyebabkan 3 (tiga) akibat, yakni :

1. Pihak yang terkena dampak keadaan memaksa dibebaskan dari kewajibannya selama periode keadaan memaksa berlangsung. Setelah keadaan memaksa berakhir, pihak tersebut tetap harus melanjutkan kewajibannya.

<sup>9</sup> Renna Rachmadyaningrum dkk, "Analisis Kualitas Pelayanan Jasa Transjakarta Pada Masa Pandemi", *Journal Of Public Policy And Management Review*, Vol. 11, No.2, halaman 4.

<sup>10</sup> Ery Agus Priyono, "Aspek Keadilan Dalam Kontrak Bisnis di Indonesia (Kajian pada Perjanjian Waralaba)", *Jurnal Law Reform*, Vol. 14, No. 1, 2018, halaman 16.

<sup>11</sup> Achmad Busro, *Op.cit.*, halaman 33



2. Pihak yang terkena dampak keadaan memaksa tidak bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi karena tidak melaksanakankewajibannya.
3. Perjanjian dapat diakhiri dalam hal tertentu.

Implikasi pandemi Covid-19 terhadap suatu perjanjian akibat berlakunya Permenhub Nomor 41 Tahun 2020 terhadap transportasi angkutan darat ialah :

1. Melakukan perubahan atau addendum perjanjian, sehingga para pihak tetap dapat menjalankan kewajiban kontraktualnya di lain waktu yang telah disepakati para pihak tergantung dari isi klausul perjanjian itu sendiri.
2. Negosiasi perjanjian ulang, dengan klausul-klausul yang dapat memenuhi kepentingan para pihak, melindungi para pihak dan memastikan agar kewajiban serta hak para pihak yang terlibat dalam perjanjian tetap dilaksanakan ditengahpandemi.

Pada saat menyelesaikan masalah para pihak harus sepakat, apabila tidak tercapai suatu kesepakatan melalui musyawarah mufakat, maka para pihak bisa menempuh penyelesaian melalui badan arbitrase atau badan peradilan sesuai pilihan forum penyelesaian sengketa yang diatur pada perjanjian. Pihak yang terkena dampak dari Covid-19 tetap bisa terbebas dari kewajibannya dalam perjanjian. Hal ini dikarenakan keadaan memaksa diatur dalam Pasal 1244 dan 1245 KUH Perdata. Pasal 1244 dan 1245 KUH Perdata masuk dalam bagian buku III KUH Perdata yang sifatnya melengkapi perjanjian dan tetap berlaku sepanjang para pihak tidak mengatarsebaliknya dalam perjanjian.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 secara garis besar menyampaikan pelanggaran- pelanggaran kapasitas angkutan terhadap masing-masing angkutan. Para penumpang angkutan umum ataupun angkutan pribadi, operator sarana dan prasarana transportasi wajib menerapkan protokol kesehatan, penerapan pembatasan jumlah penumpang dari jumlah kapasitas tempat duduk, dan penerapan *physical distancing* (jaga jarak). Mulai saat persiapan perjalanan, selama perjalanan dan saat sampai tujuan perjalanan.

Pada saat keadaan pandemi Covid-19 seperti ini perjanjian hanya dapat ditinjau ulang oleh para pihak yang melakukan perjanjian agar melaksanakan kewajibannya tanpa harus melakukan wanprestasi (tidak memenuhi janji) dengan mengganti klausula-klausula yang ada dalam perjanjian bisnis tersebut. Saat perjanjian tersebut diubah maka akan tetap mengikat para pihak yang terlibat seperti Undang-Undang. Hal ini dipertegas melalui asas perjanjian yakni Asas *Pacta Sunt* perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Setiap perjanjian yang dirancang melibatkan dua pihak, yang menawarkan (*offeror*) ialah pihak yang mengajukan penawaran untuk membuat suatu perjanjian dan pihak yang ditawarkan (*offeree*) ialah pihak terhadap siapaperjanjian tadi ditawarkan.<sup>12</sup>

Perjanjian telah sah apabila memenuhi syarat sahnya suatu perjanjian pada Pasal 1320 KUH Perdata ialah adanya kesepakatan para pihak, jika subjek serta objek dalam perjanjian tersebut sudah terpenuhi maka para pihak wajib mentaati

<sup>12</sup> Sri Soesilowati Mahdi, Surini AhlanSjarif, dan Akhmad Budi Cahyono, *Hukum Perdata (Suatu Pengantar)*, (Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2005), halaman 150.

perjanjian yang telah disepakati bersama. Selain perjanjian, Negosiasi juga dapat dipergunakan saat pelaksanaan perjanjian mengalami suatu permasalahan atau sengketa yang timbul dalam melaksanakan isi perjanjian. Para pihak dapat melakukan negosiasi untuk mencari solusi atas permasalahan tersebut. Negosiasi ini selaras dengan nilai-nilai Pancasila khususnya sila keempat yaitu tentang musyawarah mufakat.

Ketika terdapat negosiasi ke dalam perjanjian baru, maka perjanjian tersebut berlaku sebagai undang-undang bagi masing-masing pihak. Akibatnya, apabila ada pihak dalam perjanjian tersebut dirugikan oleh pihak lainnya mendapat perlindungan hukum, itulah *Servanda* atau Asas Kepastian hukum yang terdapat pada Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata mengatakan bahwa “Semua kekuatan suatu perjanjian yang telah dibuat secara sah.”<sup>13</sup>

Covid-19 ini berdampak bagi aktivitas bisnis, salah satunya bisnis pengangkutan. Para pihak yang tidak dapat memenuhi prestasinya dan merasa perlu untuk dibuatnya suatu perjanjian yang baru, maka dapat melakukan negosiasi perjanjian. Tergantung dari para pihak yang terlibat apakah sepakat untuk melakukan negosiasi atau tidak. Alternatif lain yang bisa dilakukan yaitu mengatur ulang hal-hal apa saja yang akan diubah serta disesuaikan dengan keadaan yang saat ini terjadi.

## **B. Tanggung Jawab Pengangkut Berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 Apabila Terjadi *Force Majeure* dalam Perjanjian Pengangkutan Akibat Diberlakukannya Peraturan Tersebut**

*Force majeure* (keadaan memaksa) adalah suatu keadaan yang terjadi setelah dibuatnya perjanjian, yang menghalangi debitur untuk memenuhi prestasinya. Oleh karenanya, debitur tidak dapat dipersalahkan dan tidak harus menanggung resiko.<sup>14</sup>

Sebagaimana tercantum dalam pasal 1244 KUH Perdata: “Jika ada alasan untuk itu si berhutang harus dihukum mengganti biaya, rugi dan bunga, bila ia tidak membuktikan, bahwa hal tidak dilaksanakan atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perjanjian itu, disebabkan karena suatu hal yang tak terduga, pun tak dapat di pertanggungjawabkan padanya, kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidak ada pada pihaknya.”

*Force majeure* juga diperjelas dalam Pasal 1245 KUH Perdata yakni,

“Tidaklah biaya, rugi dan bunga harus digantinya, apabila lantaran keadaan memaksa atau lantaran suatu kejadian tak disengaja, si berhutang berhalangan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau lantaran hal-hal yang sama telah melakukan perbuatan yang terlarang”.

Agus Yudha Hemoko memberikan dalil *force majeure* harus memenuhi syarat bahwa :<sup>15</sup>

<sup>13</sup> Yunanto. "Hakikat Asas Pacta Sunt Servanda Dalam Sengketa Yang Dilandasi Perjanjian." *Law, Development and Justice Review* 2, no. 1, 2019, halaman 42

<sup>14</sup> Achmad Busro, *Hukum Perikatan Berdasar Buku III KUH Perdata*, (Yogyakarta: Pohon Cahaya, 2011), halaman 33.

<sup>15</sup> Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, (Yogyakarta: LaksBang Mediatama, 2008), halaman 241-243.

1. Pemenuhan prestasi terhalang atau tercegah.
2. Terhalangnya pemenuhan prestasi di luar kesalahan debitur.
3. Peristiwa yang menyebabkan terhalangnya prestasi tersebut bukanlah kesalahan debitur.

### 1. *Force Majeure* dalam Perjanjian Pengangkutan

Perjanjian pengangkutan adalah suatu perbuatan hukum dimana salah satu pihak sebagai pengangkut mempunyai kewajiban untuk mengangkut penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan selamat, sedangkan pihak lain sebagai pengguna jasa transportasi mempunyai kewajiban untuk memberikan imbalan berupa iuran atau upah. Hal ini terdapat pengecualian, berdasarkan Pasal 1244 dan Pasal 1245 KUH Perdata maka pihak-pihak yang mengalami *force majeure* tidak dapat memenuhi kewajibannya dan menurut Subekti, keadaan memaksa merupakan suatu alasan untuk dapat dibebaskan dari kewajiban membayar ganti rugi.<sup>16</sup>

### 2. Covid-19 sebagai *Force Majeure* Relatif dalam Perjanjian Pengangkutan Akibat diberlakukannya Peraturan Menteri No. 41 Tahun 2020

Perkembangan perangkat hukum perjanjian di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari KUH Perdata yang berisikan tentang perikatan yang sifatnya menambah dan melengkapi ketentuan-ketentuan yang belum tertuang dalam suatu perjanjian. Oleh karenanya, ketika terjadi Pandemi Covid-19 (*force majeure*), pelaksanaan penetapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 tahun 2020 yang dikeluarkan pemerintah juga harus berpedoman pada aturan-aturan perjanjian termasuk *force majeure* yang ada di dalam KUH Perdata. *Force majeure* ialah suatu peristiwa yang tidak terduga, tidak disengaja, serta tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur, dalam artian debitur terpaksa untuk tidak menepati janjinya.<sup>17</sup>

Penetapan Peraturan Menteri Nomor 41 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Covid-19 ini termasuk dalam *force majeure* bentuk khusus. Salah satu bentuk *force majeure* khusus yaitu *force majeure* yang disebabkan karena kebijakan atau peraturan pemerintah. Adapun wabah Covid-19 sendiri juga dianggap sebagai *force majeure* yang sifatnya relatif. *Force majeure* relatif, yaitu kendala atau hambatan yang sifatnya hanya *temporary* atau sementara saja. *Force majeure* relatif tidak mengakibatkan perjanjian batal, melainkan hanya sebatas ditangguhkan.

Berdasarkan hal tersebut, Pandemi Covid-19 ke dalam unsur- unsur *force majeure* dapat diuraikan sebagai berikut :

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. Munculnya keadaan pandemi Covid-19 ini merupakan peristiwa yang tidak terduga atau tidak diprediksi sebelumnya.

<sup>16</sup> Subekti, *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT.Citra Aditya Bakri, 1995), halaman 55.

<sup>17</sup> Achmad Busro, *Op.cit.*, halaman 37-38



Status pandemi Covid-19 sebagai bencana non alam yang diperjelas dalam Keputusan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 Sebagai Bencana Nasional membuat semakin jelas bahwa pandemi Covid-19 ini merupakan peristiwa yang tidak terduga sebelumnya.

2. Unsur terdapat suatu halangan yang menyebabkan suatu prestasi tidak mungkin dapat terlaksana.

Suatu keadaan dapat dinyatakan sebagai *force majeure* jika keadaan tersebut menghalangi pihak pengangkut untuk melaksanakan kewajibannya. Munculnya pandemi Covid-19 dapat menghalangi pihak pengangkut untuk berprestasi.

3. Unsur ketidakmampuan tersebut bukan disebabkan dari kesalahan pihak yang bersangkutan. Terdapat halangan untuk memenuhi kewajiban bukan disebabkan karena kesengajaan, kelalaian maupun adanya itikad buruk tetapi disebabkan karena terjadinya pandemi Covid-19. Pandemi Covid-19 merupakan keadaan yang tidak diharapkan oleh semua pihak. Para pihak tetap berkomitmen untuk memenuhi kewajiban masing-masing dan melaksanakannya dengan itikad baik apabila pandemi Covid-19 membaik.
4. Unsur ketidakmampuan tersebut tidak disebabkan oleh keadaan yang menjadi resiko pihak yang bersangkutan.

Munculnya pandemi Covid-19 merupakan keadaan diluarkendali para pihak, maka dari itu keadaan pandemi yang berlangsung saat ini tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada pihak yang bersangkutan.<sup>18</sup> Berdasarkan penjelasan di atas, munculnya *force majeure* karena Covid-19 dapat menjadi alasan bahwa pihak pengangkut tidak dapat memenuhi kewajiban dalam perjanjian tersebut dikarenakan *force majeure*. Namun, Pihak pengangkut harus tetap dapat membuktikan bahwa ia telah cukup berusaha sebagai pihak yang telah melakukan itikad baik terlepas dari hasilnya sesuai atau tidak dengan yang diperjanjikan. *Force majeure* di masa pandemi Covid-19 tidak dapat dijadikan alasan untuk membatalkan suatu perjanjian sepanjang perjanjian masih ada, karena pandemi Covid-19 termasuk dalam kategori *force majeure* relatif yang dalam perjanjian pengangkutan tetap dapat dilakukan penyelesaiannya sebagai berikut:

- 1) Penundaan pelaksanaan kewajiban sampai dapat dilaksanakan kembali kewajiban tersebut.
- 2) Terbuka untuk negosiasi perjanjian antara para pihak, apabila objek atau barang musnah sebagian atau kewajiban terkendala selama waktu terjadinya *force majeure*.

### **3. Tanggung Jawab Pengangkut berdasarkan Undang-Undang No. 22 tahun 2009**

Salah satu prinsip Tanggung jawab yaitu pada Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga selalu bertanggung jawab (*Presumption of liability principle*). Pelaku usaha dianggap selalu bertanggung jawab, tetapi dapat lepas dari tanggung jawabnya apabila ia dapat menunjukkan bahwa dirinya tidak

---

<sup>18</sup> Dona Budi Kharisma, "Pandemi Covid-19 Apakah *Force Majeure*?", *Jurnal Rechtsvinding: media pembinaan hukum nasional*, 2020, halaman 2.

bersalah.<sup>19</sup> Prinsip ini juga dikenal dalam hukum pengangkutan, di mana seorang pengangkut bisa lepas dari tanggung jawabnya jika dapat membuktikan bahwa :<sup>20</sup>

- a) Kerugian yang disebabkan oleh malapetaka yang selayaknya tidak bisa dicegah atau dihindarinya, atau berada di luar kekuasaannya (terdapat kejadian yang tidak terduga).
- b) Beliau telah mengambil seluruh tindakan yang dibutuhkan untuk menghindari timbulnya kerugian
- c) Kerugian yang ada bukan disebabkan dari kesalahannya
- d) Kerugian muncul oleh kelalaian atau kesalahan dari penumpang sendiri atau karena cacat sifat atau mutu barang yang diangkut.
- e) Terdapat suatu halangan yang menyebabkan suatu prestasi tidak mungkin dapat terlaksanakan.

Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 42) selanjutnya disebut UU Perlindungan Konsumen, pada Pasal 19 mengatur tentang tanggung jawab pelaku usaha yang menyatakan bahwa :

- 1) *Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.*
- 2) *Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.*
- 3) *Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.*
- 4) *Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.*
- 5) *Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.*

Pada Pasal 28 UU Perlindungan Konsumen juga menerangkan bahwa pembuktian terhadap ada tidaknya unsur kesalahan dalam gugatan ganti rugi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, Pasal 22, dan Pasal 23 merupakan beban dan tanggung jawab pelaku usaha. Berdasarkan bunyi pasal tersebut, apabila pelaku usaha atau pengangkut dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah maka ia dapat lepas dari tanggung jawab tersebut.

Tanggung jawab pengangkut juga disebutkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada Pasal 186 yang menyatakan bahwa, “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan atau barang

<sup>19</sup> Rinitami Njatrijani, Op.cit., halaman 48

<sup>20</sup> Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api*, (Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, 2009), halaman 28.



setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.”

Pasal 187 juga menyatakan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan”

Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi batalnya keberangkatan dikarenakan suatu hal ataupun keadaan yang bersifat memaksa (*force majeure*), maka oleh pengangkut diberitahukan kepada calon penumpang jauh sebelum hari yang diperjanjikan. Pengangkut menawarkan kompensasi berupa uang kembali atau penjadwalan ulang (*reschedule*) atau melakukan negosiasi ulang perjanjian pengangkutan. Tanggung jawab pengangkut di Indonesia yang diatur pada undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebenarnya tidak ada perbedaan tanggung jawab yang mendasar dalam hal tanggung jawab antara pengangkut yang satu dengan yang lain, semua bertumpu pada peraturan perundang-undangan yang sama.

#### IV. KESIMPULAN

1. Akibat hukum atas berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 41 Tahun 2020 tersebut terhadap transportasi angkutandarat di Indonesia bagi pengangkut atau pelaku usaha yang terkendala dalam melaksanakan prestasinya yaitu :
  - a. Para pihak yang terlibat melakukan perubahan atau addendum perjanjian, sehingga para pihak tetap dapat menjalankan kewajiban kontraktualnya di lain waktu yang telah disepakati para pihak tergantung dari isi klausul perjanjian itu sendiri.
  - b. Para pihak yang terlibat dapat melakukan negosiasi perjanjian ulang, dengan klausul-klausul yang dapat memenuhi kepentingan para pihak, melindungi para pihak dan memastikan agar kewajiban serta hak para pihak yang terlibat dalam perjanjian tetap dilaksanakan ditengah pandemi.
2. Pandemi Covid-19 ini merupakan *force majeure* yang bersifat relatif atau sementara, sebab pandemi Covid-19 ini hanya terjadi sementara waktu atau hanya dalam periode tertentu saja. Dikarenakan kondisi Covid-19 ini 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. Tanggung jawab pengangkut apabila terjadi *force majeure* dalam perjanjian pengangkutan akibat diberlakukannya Permenhub Nomor 41 Tahun 2020 yang mengakibatkan batalnya keberangkatan (pemenuhan prestasi) dikarenakan suatu hal ataupun keadaan yang bersifat memaksa (*force majeure*), maka oleh pengangkut diberitahukan kepada calon penumpang jauh sebelum hari yang diperjanjikan. Pengangkut menawarkan kompensasi berupa uang kembali atau penjadwalan ulang (*reschedule*) atau melakukan negosiasi ulang perjanjian pengangkutan sehingga akan melahirkan perjanjian yang baru sebagai upaya sekaligus jalan tengah yang terbaik bagi para pihak.



Berdasarkan kesimpulan makapenulis merekomendasikan pertama, perlunya membuat regulasi atau peraturan perundang-undangan yang membahas khusus mengenai *force majeure* di bidang pengangkutan sehingga dapat lebih memudahkan pengangkut ataupun para pihak yang terlibat. Kedua, Negosiasi perjanjian itu sudah benar dilakukan, namun untuk kedepannya alangkah baiknya dalam kondisi dan situasi pandemi Covid-19 ini, pelaksanaan dalam negosiasi perjanjian ini lebih mengedepankan hak-hak penumpang, sehingga penumpang tidak merasa dirugikan dengan adanya kondisi pandemi Covid-19. Secara otomatis pihak pengangkut juga mendapatkan kepercayaan dari penumpang karena sudah beritikad baik dalam melaksanakan angkutannya.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Achmad Busro, *Hukum Perikatan Berdasar Buku III KUHPerdara*, (Yogyakarta: Pohon Cahaya, 2011).
- Agus Yudha Hernoko, *Hukum Perjanjian Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*, (Yogyakarta: LaksBang Mediatama, 2008).
- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Bandung: Raja Grafindo Persada, 2004).
- H.M.N. Purwosutjipto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia, Hukum Pengangkutan, Jilid 3*, (Jakarta: Djambatan, 1995).
- Rahayu, Hartini, *Hukum Pengangkutan ; Pengangkutan Darat Melalui Jalan Umum dan Kereta Api, Pengangkutan Laut serta Pengangkutan Udara di Indonesia*, (Malang : Citra Mentari, 2012).
- Rinitami Njatrijani, *Hukum Transportasi*, (Semarang:Undip Law Press, 2016).
- Roni Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetr* , (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1990).
- Siti Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api*, (Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, 2009).
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. GrafindoPersada, 2004).
- Sri Soesilowati Mahdi, Surini Ahlan Sjarif, dan Akhmad Budi Cahyono, *Hukum Perdata (Suatu Pengantar)*, (Jakarta: CV. Gitama Jaya, 2005).
- Subekti, *Aneka Perjanjian*,(Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995).
- Suteki dan Galang Taufani, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori dan Praktik): Cet.3*, (Depok: Raja GrafindoPersada, 2020).



## **B. Jurnal**

Aprista Ristyawati, Efektivitas Pelaksanaan Pilkada Serentak 2020 pada Masa Pandemi Darurat Covid-19 di Indonesia, *Jurnal Crepido*, Vol.2, No.2, November 2020.

Dona Budi Kharisma, "Pandemi Covid-19 Apakah *Force Majeure*?", *Jurnal Rechtsvinding: media pembinaan hukum nasional*, 2020.

Ery Agus Priyono, "Aspek Keadilan Dalam Kontrak Bisnis di Indonesia (Kajian pada Perjanjian Waralaba)", *Jurnal Law Reform*, Vol. 14, No. 1, 2018.

Renna Rachmadyaningrum dkk, "Analisis Kualitas Pelayanan Jasa Transjakarta Pada Masa Pandemi", *Journal Of Public Policy And Management Review*, Vol. 11, No.2.

Yunanto. "Hakikat Asas Pacta Sunt Servanda Dalam Sengketa Yang Dilandasi Perjanjian." *Law, Development and Justice Review 2*, no. 1, 2019.

## **C. Peraturan Perundang-undangan**

Kitab Undang-Undang HukumPerdata tentang Bulgerlijk Wetboek Voor Indonesie (Staatsblad Tahun 1847 Nomor23).

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tentang Wetboek van Koophandel voor Indonesie (Staatsblad Tahun 1847 Nomor23) .

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999, tentang "Perlindungan Konsumen" (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun1999 Nomor 42).

Peraturan Menteri Perhubungan No. 41 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2020 Nomor 587).