

**TINJAUAN HUKUM ATAS KONTRAK KERJA SAMA TRANSPORTASI
DARAT PADA PT. ANGKASA PURA II DENGAN PERUM DAMRI
(STUDI PADA ANGKASA PURA II DELI SERDANG)**

SKRIPSI

O L E H:

**FERY REZKI ANUGRAH
NPM: 14.840.0029**



**UNIVERSITAS MEDAN AREA
FAKULTAS HUKUM
M E D A N
2 0 1 9**

**TINJAUAN HUKUM ATAS KONTRAK KERJA SAMA TRANSPORTASI
DARAT PADA PT. ANGKASA PURA II DENGAN PERUM DAMRI
(STUDI PADA ANGKASA PURA II DELI SERDANG)**

SKRIPSI

OLEH:

FERY REZKI ANUGRAH

NPM: 14.840.0029

*Diajukan Untuk Melengkapi Persyaratan Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum Pada Fakultas Hukum
Universitas Medan Area*

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
FAKULTAS HUKUM
M E D A N
2 0 1 9**

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Atas Kontrak Kerja Sama Transportasi Darat Pada PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri (Studi Pada Angkasa Pura II Deli Serdang)

Nama : FERY REZKI ANUGRAH

NPM : 14. 840. 0029

Bidang : Hukum Perdata

Disetujui Oleh:

Komisi Pembimbing

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

H. Maswandi, SH, M.Hum

Sri Hidayani, SH, M.Hum

DEKAN



(Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH)

Tanggal Lulus: 20 Desember 2018

LEMBAR PERNYATAAN

Saya yang menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai syarat memperoleh gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila dikemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.

Medan, 20 Desember 2018

METERAI
TEMPEL

513C3ACF516649387

6000

FERY REZKI ANUGRAH
NPM: 14.840.0029

ABSTRAK
Tinjauan Hukum Atas Kontrak Kerja Sama Transportasi Darat
Pada PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri
(Studi Pada Angkasa Pura II Deli Serdang)

Oleh:
FERY REZKI ANUGRAH
NPM: 14.840.0029

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikat diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikat diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan hukum yang berkaitan dengan kontrak kerja sama, bagaimana mekanisme pembuatan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri dan bagaimana akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dan Perum Damri. Metode pengumpulan data yaitu dengan penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan yaitu buku-buku, majalah hukum, pendapat para sarjana, peraturan undang-undang tentang perjanjian. Penelitian Lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan kelapangan dalam hal ini penulis langsung melakukan studi kelapangan PT. Angkasa Pura II Deli Serdang dengan melakukan wawancara ke pihak terkait. Hasil dalam penelitian ini mengenai pengaturan hukum tentang kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri adalah dikaitkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu Pasal 1313 KUH Perdata, Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat sah kontrak atau perjanjian dan Pasal 1338 tentang asas kebebasan berkontrak serta dikaitkan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan dan *Head Of Agreement* yaitu isi dari perjanjian yang dibuat oleh PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri. Mekanisme pembuatan kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri melakukan pengajuan permohonan minat usaha di Bandar Udara Kualanamu. Pengajuan proposal perusahaan yang ditujukan kepada *Executive General Manager* Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Mitra Usaha yang berminat di Bandar Udara Kualanamu akan diundang dalam rapat pembahasan kerjasama di bandara kualanamu dan mitra usaha dipersihhlakan memaparkan proposal bisnisnya. Pelanggaran yang dilakukan oleh pihak Mitra Usaha adalah dengan terlambatnya melakukan pembayaran, tidak menyerahkan laporan hasil *omzet* dan melakukan kecurangan dalam hasil laporan *omzet*, dan akibat yang diterima atas pelanggaran yang dilakukan adalah dengan mendapatkan Peringatan I sampai dengan Peringatan III yang dilakuakn PT. Angkasa Pura II jika Mitra Usaha tidak menanggapi, pemutusan aliran listrik, serta pengisongan, penyegelan dan penyitaan asset Mitra Usaha untuk memenuhi kewajiban Mitra Usaha terhadap PT. Angkasa Pura II serta terjadinya pemutusan kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Mitra Usaha dan tidak diperbolehkan melakukan kerjasama selam setahun semenjak terjadinya pemutusan kontrak kerjasama.

Kata Kunci: Kontrak Kerjasama, Transportasi Darat

ABSTRACT
Legal Review of Land Transportation Cooperation Contracts
At PT. Angkasa Pura II With Perum Damri
(Study on Angkasa Pura II Deli Serdang)

By:
FERY REZKI ANUGRAH
NPM: 14.840.0029

The transport agreement is an agreement with which the carrier binds to carry the passengers and / or goods transported from one place to a certain destination safely, and the passenger or sender binds himself to pay for the freight. Transportation agreements are always held orally but supported by transport documents proving that the agreement has taken place. The problem in this research is how the legal arrangement relating to cooperation contract, how mechanism of cooperation contract making between PT. Angkasa Pura II with Perum Damri and how the legal consequences if there is a violation in the contract of cooperation between PT. Angkasa Pura II and Perum Damri. Method pengempulan data is by library research (Library Research) is by doing research on various sources of reading of books, legal magazines, the opinions of scholars, the rule of law on the agreement. Field Research (Field Research) is by doing the spaciousness in this case the authors directly study the spaciousness of PT. Angkasa Pura II Deli Serdang by conducting interviews to related parties. The results of this study on the legal arrangement of cooperation contract between PT. Angkasa Pura II with Perum Damri is the case in the Civil Code namely Article 1313 Civil Code, Article 1320 of the Civil Code on the legal terms of contract or agreement and Article 1338 on the principle of freedom of contract and is associated with Law no. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport and Head Of Agreement is the content of the agreement made by PT. Angkasa Pura II with Perum Damri. Mechanism of making cooperation contract between PT. Angkasa Pura II with Perum Damri applying for business interest at Kualanamu Airport. Submission of company proposal addressed to Executive General Manager of the Kualanamu International Airport Branch Deli Serdang. Business Partners interested in Kualanamu Airport will be invited to a meeting of cooperation discussions at the airport of yours and business partners to be disclosed to present their business proposals. Violations committed by Business Partners are delayed in making payments, not submitting reports of turnover proceeds and committing fraud in the results of turnover reports, and the consequences received for the violations committed are by obtaining Warning I up to Warning III which dilakuakn PT. Angkasa Pura II if the Business Partner does not respond to, termination of electricity, as well as the sealing, sealing and confiscation of Asset Business Partners to meet the obligations of Partners against PT. Angkasa Pura II and the termination of cooperation contract between PT. Angkasa Pura II with Business Partners and is not allowed to cooperate for one year since the termination of cooperation contract.

Keywords: Cooperation Contract, Land Transportation

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas perkenanNya telah memberikan karuniaNya berupa kesehatan dan kelapangan berpikir kepada penulis, sehingga tulisan ilmiah dalam bentuk skripsi ini dapat juga terselesaikan. Skripsi ini berjudul **“Tinjauan Hukum Atas Kontrak Kerja Sama Transportasi Darat Pada PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri (Studi Pada PT. Angkasa Pura II Deli Serdang)”**.

Skripsi ini disusun untuk melengkapi syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Medan Area. Skripsi ini menggambarkan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan perusahaan transportasi darat.

Secara khusus, penulis menghaturkan sembah sujud dan mengucapkan rasa terima-kasih tiada terhingga kepada kedua orang tua, **Ayahanda Sayful Bahri** dan **Ibunda Lasma Pasaribu** yang telah memberikan pandangan kepada penulis betapa pentingnya ilmu dalam kehidupan. Semoga kasih-sayang mereka tetap menyertai penulis, serta memberikan dukungan dan semangat untuk menyelesaikan skripsi dan jenjang pendidikan di tingkat sarjana hukum dan semua pihak yang telah mendukung dan mendoakan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Dalam menyelesaikan skripsi ini penulis telah banyak mendapatkan bimbingan, petunjuk, arahan dan bantuan dari berbagai pihak, maka pada kesempatan yang berbahagia ini penulis ingin mengucapkan terima-kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
2. Bapak Dr. Rizkan Zulyadi, SH, MH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Medan Area, atas kesempatan yang diberikan untuk dapat menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
3. Ibu Anggreini Atmei Lubis, SH, M.Hum, selaku Wakil Dekan Bidang Akademik ,
4. Bapak H. Maswandi, SH, M.Hum selaku Dosen Pembimbing I Penulis,
5. Ibu Sri Hidayani, SH, M.Hum, selaku Dosen Pembimbing II Penulis,
6. Ibu Rafiqi, SH, MM, M.Kn, selaku Sekretaris Seminar Outline Penulis,
7. Seluruh Staf Pengajar Fakultas Hukum Universitas Medan Area yang telah memberikan ilmu dan wawasan pengetahuan kepada penulis selama kuliah pada Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
8. Seluruh rekan-rekan mahasiswa angkatan 2014 Fakultas Hukum Universitas Medan Area.
9. PT. Angkasa Pura II beserta jajarannya yang telah memberikan tempat bagi penulis untuk memperoleh dan menggali data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini.

Akhir kata, atas segala budi baik semua pihak kiranya mendapat lindungan Tuhan dan semoga ilmu yang telah dipelajari selama masa perkuliahan dapat berguna untuk kepentingan dan kemajuan Agama, Bangsa dan Negara.

Demikianlah penulis niatkan, semoga tulisan ilmiah penulis ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, Agustus 2018
Penulis

FERY REZKI ANUGRAH



DAFTAR ISI

Halaman

ABSTRAK

KATA PENGANTAR.....	i
----------------------------	----------

DAFTAR ISI.....	iv
------------------------	-----------

BAB I PENDAHULUAN	1
--------------------------------	----------

1.1 Latar Belakang Masalah	1
----------------------------------	---

1.2 Identifikasi Masalah	10
--------------------------------	----

1.3 Pembatasan Masalah	10
------------------------------	----

1.4 Perumusan Masalah.....	11
----------------------------	----

1.5 Tujuan dan Manfaat Penelitian	12
---	----

1.5.1 Tujuan Penelitian.....	11
------------------------------	----

1.5.2 Manfaat Penelitian.....	11
-------------------------------	----

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	13
-------------------------------------	-----------

2.1 Kontrak Kerja Sama	13
------------------------------	----

2.2 Kerja Sama Transportasi Darat	23
---	----

2.3 Kerangka Pemikiran	29
------------------------------	----

2.4. Hipotesis	30
----------------------	----

BAB III METODE PENELITIAN	32
--	-----------

3.1 Jenis, Sifat, Lokasi dan Waktu Penelitian	32
---	----

3.1.1 Jenis Penelitian	32
------------------------------	----

3.1.2 Sifat Penelitian.....	33
-----------------------------	----

3.1.3 Lokasi Penelitian	33
-------------------------------	----

3.1.4 Waktu Penelitian	33
------------------------------	----

3.2	Teknik Pengumpulan Data	34
3.3	Analisis Data	35
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	36
4.1	Hasil Penelitian	36
4.1.1.	Prestasi Dalam Kontrak Kerja Sama	36
4.1.2.	PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri	38
4.1.3.	Wanprestasi (Pelanggaran) Dalam Kontrak	44
4.2	Hasil Pembahasan	47
4.2.1	Pengaturan Hukum Yang Berkaitan Dengan Kontrak Kerja Sama PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri.....	47
4.2.2.	Mekanisme Pembuatan Kontrak Kerja Sama Antara PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri.....	53
4.2.3.	Akibat Hukum Jika Terjadi Pelanggaran Dalam Kontrak Kerja Sama Antara PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri	61
BAB V	SIMPULAN DAN SARAN.....	72
5.1	Simpulan.....	72
5.2	Saran.....	73

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Hukum adalah rangkaian peraturan-peraturan mengenai tingkah laku orang sebagai anggota suatu masyarakat dan bertujuan mengadakan tata tertib di antara anggota-anggota masyarakat.¹

Hubungan antara kedua orang itu dinamakan perikatan sehingga dikatakan bahwa perjanjian menerbitkan dan menimbulkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.

“Perjanjian adalah suatu peristiwa di mana seorang berjanji kepada orang lain atau di mana 2 (dua) orang itu saling berjanji untuk melaksanakan sesuatu hal”.²

Perjanjian dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata) tidak diatur secara baku dan kaku, bahkan bersifat terbuka. Hal ini berarti bahwa dalam suatu perjanjian, para pihak dapat menyesuaikan dengan apa yang dipikirkan dan tersirat dalam hati masing-masing yang kemudian dimusyawarahkan untuk diwujudkan secara nyata dengan cara merangkumnya dalam klausula isi perjanjian oleh mereka yang mengadakan perjanjian.

Dalam perjanjian tidak terdapat hubungan hukum yang timbul dengan sendirinya seperti yang dijumpai pada harta benda kekeluargaan. Hubungan hukum itu tercipta oleh karena adanya “tindakan hukum” (*rechtshandling*). Tindakan atau perbuatan hukum menimbulkan hubungan hukum perjanjian

¹ Djanianus Djamin, *Pengantar Ilmu Hukum*. Usu Press, Medan, 2001, hlm. 52

² R. Subekti. *Hukum Perjanjian*. Pembimbing Masa. Jakarta. 1980. hlm. 1

sehingga terhadap satu pihak diberi oleh pihak yang lain untuk memperoleh prestasi, sedangkan pihak yang lain itu pun menunaikan prestasi. Jadi satu pihak memperoleh hak (*recht*) dan pihak lain memikul kewajiban (*plicht*) untuk menyerahkan atau menunaikan prestasi.

Hak dan kewajiban didasarkan pada sebab tertentu yang membuat terjadinya kesepakatan kedua belah pihak atas semua syarat perjanjian. Hal ini terikat pada Pasal 1337 KUH Perdata yang menyatakan bahwa: “Suatu sebab terlarang, apabila dilarang oleh undang-undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan atau ketertiban umum”.

Sehingga terdapat keterikatan yang tidak dapat dilepas karena di dalam melakukan perjanjian dibutuhkan hukum untuk mengatur jalannya suatu perjanjian dengan baik antara hukum dan perjanjian.

Dalam pelaksanaan akta perjanjian biasanya telah ditentukan segala sesuatu yang menyangkut objek perjanjian tersebut. Prestasi itu adalah “objek” atau “*voorwerp*” dan “*verbinten*”. Hubungan hukum yang dilakukan berdasarkan tindakan hukum sama sekali tidak berarti bagi hukum perjanjian tanpa adanya prestasi.

KUH Perdata memberi pengertian pada kontrak sesuai dengan Pasal 1313 KUH Perdata yang berbunyi, yaitu: “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”. Apabila terjadi wanprestasi maka hukum bertugas memberikan ganti rugi melalui subjek hukum yang terdapat dalam perjanjian dalam hal berkewajiban atas prestasi, terhadap subjek hukum lain yang terdapat dalam perjanjian tersebut dalam haknya atas prestasi.

Pada umumnya, suatu perjanjian dinamakan juga sebagai suatu persetujuan, oleh karena dua pihak itu setuju untuk melakukan sesuatu. Dapat dikatakan bahwa antara perjanjian dan persetujuan itu adalah sama artinya. Dimana persetujuan atau yang dinamakan *Overeenkomsten* yaitu “suatu kata sepakat antara dua pihak atau lebih mengenai harta benda kekayaan mereka, yang bertujuan mengikat kedua belah pihak.”³

Salah satu prinsip yang mendasar dalam perjanjian yaitu prinsip perlindungan kepada pihak yang dirugikan akibat adanya wanprestasi dari pihak lainnya. Berdasarkan prinsip perlindungan pihak yang dirugikan maka apabila terjadi wanprestasi terhadap suatu perjanjian kepada pihak lainnya diberikan hak sebagai berikut:⁴

a. *Exception non adimpleti contractus*

Berdasarkan prinsip *exceptio non adimpleti contractus* maka pihak yang dirugikan akibat adanya suatu wanprestasi dapat menolak melakukan prestasinya atau menolak melakukan prestasi selanjutnya manakala pihak lainnya melakukan wanprestasi.

b. Penolakan prestasi selanjutnya dari pihak lawan.

Apabila pihak lawan telah melakukan wanprestasi, misalnya mulai mengirim barang yang rusak dalam suatu perjanjian jual beli maka pihak yang dirugikan berhak menolak pelaksanaan prestasi selanjutnya dari pihak lawan tersebut, misalnya menolak menerima barang selanjutnya yang akan dikirim oleh pihak lawan dalam perjanjian jual beli tersebut.

³ Wirjono Prodjodikoro, *Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu*, Penerbit Sumur, Bandung, 2001, hlm. 11

⁴ Munir Fuady, *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 23

c. Menuntut restitusi

Ada kemungkinan sewaktu pihak lawan melakukan wanprestasi, pihak lainnya telah selesai atau telah mulai melakukan prestasinya seperti yang diperjanjikan, maka pihak yang melakukan prestasi tersebut berhak untuk menuntut agar kepadanya diberikan kembali atau dibayar setiap prestasi

Kontrak kerjasama/Perjanjian Kerja Bersama adalah perjanjian yang diadakan antara pihak pengangkutan transportasi darat yaitu Perum Damri dengan Pengusaha atau perkumpulan pengusaha yang berbadan hukum, yang pada umumnya atau semata-mata memuat syarat-syarat kerja yang harus diperhatikan dalam kontrak kerja sama yaitu PT. Angkasa Pura II.

Jika terjadi pertentangan dengan kontrak kerjasama maka perjanjian kerja tersebut dinyatakan batal demi hukum dan yang berlaku adalah ketentuan dalam kontrak kerja sama (Pasal 127 dan 128 Undang-Undang No.13 Tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan).⁵

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, dan penumpang atau pengirim mengikatkan diri untuk membayar biaya angkutan. Perjanjian pengangkutan selalu diadakan secara lisan tetapi didukung oleh dokumen pengangkutan yang membuktikan bahwa perjanjian sudah terjadi.⁶

Salah satu aspek dalam rangka perlindungan hukum bagi pemakai jasa pengangkutan darat adalah masalah tanggung jawab atau liabilitas pihak

⁵ Imam Syahputra, *Tanya Jawab Hukum Ketenagakerjaan Indonesia*, Havarindo. Jakarta. 2000. hlm. 13

⁶ Abdulkadir Muhammad., *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm.35.

penyelenggara pengangkutan darat. Masalah tanggung jawab tersebut akan senantiasa ada seiring dengan eksistensi penyelenggara pengangkutan darat itu sendiri.

Transportasi mempunyai peranan yang sangat luas dan penting untuk pembangunan ekonomi bangsa. Dapat dilakukan melalui darat, laut dan udara untuk mengangkut orang dan barang.⁷

Transportasi itu merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan tempat itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.⁸

Perkembangan Transportasi sangat berhubungan dengan berkembangnya perekonomian masyarakat. Semakin baik fasilitas dan peralatan pengangkutan yang tersedia menunjukkan semakin baik pula perekonomian masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat menjadi makin bertambah mudah untuk memperoleh sumber penghidupan yang ada.⁹

Transportasi juga mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik dibidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan Negara. Sistem transportasi harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat.

⁷ E. Suherman., *Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia*, Eresco, Bandung, 2002, hlm. 4.

⁸ Sinta, Uli., *Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara*, USU press, Medan, 2006, hlm. 1

⁹ Sution Usman Adji, et.al., *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2001, hlm. 1

Pentingnya transportasi juga ditujukan untuk membantu manusia untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain apabila dirasakan tempat yang lama sudah tidak dapat memberikan sumber penghidupan yang lebih baik. Pengangkutan itu merupakan perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, karena perpindahan tempat itu mutlak diperlukan untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.

Perkembangan pengangkutan juga sangat berhubungan dengan berkembangnya perekonomian masyarakat. Semakin baik fasilitas dan peralatan pengangkutan yang tersedia menunjukkan semakin baik pula perekonomian masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat menjadi makin bertambah mudah untuk memperoleh sumber penghidupan yang ada.

Pengangkutan berperan sebagai jembatan penghubung antar produsen dan konsumen serta juga sebagai barometer stabilitas harga. Bila pengangkutan berjalan dengan baik dan lancar maka dapat dijamin bahwa sektor ekonomi akan semakin baik dan stabil.

Di dalam pelaksanaan pembangunan di Indonesia, bidang transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda kehidupan perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara.

Perusahaan pengangkutan jalur lintas darat termasuk dalam pelayanan pengangkutan salah satunya menggunakan armada kendaraan bus yang mengangkut penumpang menuju tempat tujuan. Beragam keperluan atas armada pengangkutan darat merupakan alasan dilakukan pengadaan bus penumpang dari perusahaan penyedia bus pengangkutan, untuk dapat digunakan dalam

melancarkan tujuan subjek hukum dengan cara melakukan kesepakatan di antara para pihak yang mewakili kepentingan orang perorangan atau perusahaannya masing-masing. Kesepakatan yang dilakukan kemudian dituangkan secara tertulis dalam bentuk perjanjian kerja sama pengadaan bus sesuai dengan kepentingan diadakannya bus tersebut.

Pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarananya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri. Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi.¹⁰

Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari pemerintah maupun penyedia jasa transportasi. Selain itu perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

Penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban

¹⁰ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*. Raja Grafindo, Jakarta, 2006, hlm. 2

masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu. Jenis sarana atau moda transportasi dapat digolongkan sebagai berikut:¹¹

1. Udara, dengan sarana pesawat dan prasarana bandara
2. Air, dengan sarana kapal dan prasarana dermaga atau pelabuhan
3. Darat melalui jalan raya untuk saranabus, mobil, sepeda motor dengan prasarana terminal dan melalui jalan rel dengan sarana kereta api dan prasarana stasiun.

Keberadaan dan efektivitas peraturan perundang-undangan tersebut merupakan landasan normatif dilaksanakannya pengangkutan di Indonesia. Tujuannya seperti dalam Pasal 3 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan:

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu-lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman, efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan. Untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Transportasi darat yang dilakukan melalui jalan raya memiliki kelebihan dibandingkan jenis angkutan lain, yaitu kemampuannya untuk melayani angkutan dari pintu ke pintu / “*door to door*”. Angkutan darat melalui jalan raya dapat dilihat juga sebagai pemberi umpan atau “*feeder*” bagi moda transportasi lainnya dengan kata lain merupakan mata rantai awal dan akhir dari seluruh sistem transportasi.¹²

¹¹ Ahmad Munawar, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Betta Offset, Yogyakarta, 2005, hlm. 2

¹² Abbas Salim. *Op Cit.*, hlm. 5

Bandara Internasional Kualanamu adalah bandara baru yang menggantikan Bandara Polonia Medan. Bandara Kualanamu terletak di Deli Serdang dengan jarak sekitar 39 kilometer dari Kota Medan. Untuk mencapai bandara Kualanamu dari berbagai tempat di kota Medan tersedia beragam moda angkutan yang bisa dipilih oleh para penumpang yang hendak ke dan dari bandara Kualanamu.

Selain angkutan kereta dari Kota Medan ke Bandara Kualanamu, angkutan bus bandara Damri trayek ke Bandara Kualanamu dan juga angkutan bus bandara lainnya menjadi andalan para penumpang pesawat terbang yang akan ke dan dari Bandara Kualanamu.

Bus Damri adalah transportasi yang dikelola oleh BUMN yang melayani penumpang dengan bus dan truk. Damri sendiri adalah singkatan dari Djawatan Angkoetan Motor Indonesia. Salah satu unit pelayanan damri adalah angkutan transportasi dari dan ke Bandara di Indonesia.¹³

Bus selain digunakan untuk antar kota juga dipergunakan untuk mengantar penumpang dan juga barang ke daerah dan tempat tertentu, juga dapat mengantar ke stasiun, pelabuhan dan juga bandara. Banyak kendaraan bus yang bekerja sama dengan pihak PT. Angkasa Pura II untuk penggunaan antar penumpang yang akan ke bandara ataupun balik dari bandara seperti, Damri, Als dan Paradep, karena tidak semua orang memiliki mobil pribadi yang dapat dipergunakan untuk antar jemput.

Berdasarkan uraian di atas maka hal tersebut adalah latar belakang penulisan skripsi ini yang mana penelitian ini akan mengambil judul “Tinjauan

¹³ <http://buswengi.blogspot.co.id/2018/01/jadwal-bus-damri-dan-bus-bandara.html>
Diakses Sabtu 10 Maret 2018 Pukul: 10.00 Wib

Hukum Atas Kontrak Kerja Sama Transportasi Darat Pada PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri (Studi Kasus PT. Angkasa Pura II Deli Serdang) Yang mana dalam hal peneliti melakukan penelitian pada Angkasa Pura II mengenai kontrak kerja sama.

1.2. Identifikasi Masalah

1. Pengaturan hukum yang berkaitan dengan kontrak kerja sama.
2. Mekanisme pembuatan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri.
3. Pelaksanaan kontrak kerja sama PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri yang telah sepakat.
4. Hak dan kewajiban para pihak dalam perjanjian kerja sama transportasi darat dengan PT. Angkasa Pura II.
5. Akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dan Perum Damri.
6. Proses berakhirnya kontrak kerja sama.

1.3. Pembatasan Masalah

Ini dibatasi hanya meneliti dan menganalisis kontrak kerja sama transportasi darat yaitu antara Bus Damri dengan PT. Angkasa Pura II dengan membahas tentang bagaimana pengaturan hukum dalam kontrak kerja sama antara pihak transportasi darat yaitu Bus Damri dengan PT. Angkasa Pura II, Mekanisme pembuatan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri

dan akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dan Perum Damri.

1.4. Perumusan Masalah

Adapun permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaturan hukum yang berkaitan dengan kontrak kerja sama ?
2. Bagaimana mekanisme pembuatan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri?
3. Bagaimana akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dan Perum Damri.

1.5. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1.5.1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian yang peneliti lakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum yang berkaitan dengan kontrak kerja sama.
2. Untuk mengetahui mekanisme pembuatan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri.
3. Untuk mengetahui akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dan Perum Damri.

1.5.2. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian yang peneliti lakukan ini antara lain :

1. Secara teoritis

Untuk mengungkapkan permasalahan-permasalahan yang dalam proses pembaharuan atas sesuatu bidang yang dikaji, seperti dalam bidang hukum. Sehingga dapat membuat gambaran mengenai keadaan hukum yang sesungguhnya hidup dalam masyarakat atau akan menunjukkan kearah mana sebaiknya hukum dibina dengan perubahan-perubahan masyarakat. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan kajian lebih lanjut untuk melahirkan beberapa konsep ilmiah yang pada gilirannya akan memberikan sumbangan pemikiran bagi perkembangan ilmu hukum perdata khususnya mengenai transportasi darat dan kontrak kerja sama.

2. Secara praktis

Bahan-bahan yang diperoleh dari studi dan penelitian akan sangat berharga sekali bagi perumusan politik hukum yang tepat dan serasi atau dalam bidang hukum yang terkait yaitu sebagai berikut:

- a. Sebagai pedoman dan masukan bagi semua pihak terutama masyarakat, dan pelaku usaha agar lebih berhati-hati dalam membuat suatu kontrak kerja sama.
- b. Sebagai bahan informasi semua pihak yang berkaitan dan kalangan akademis untuk menambah wawasan dalam bidang hukum keperdataan dalam hal ini dikaitkan dengan transportasi darat dan kontrak kerja sama.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kontrak Kerja Sama

Kontrak berasal dari Bahasa Inggris, yaitu *contracts*, sedangkan dalam Bahasa Belanda disebut dengan *overeenkomst* (perjanjian).¹

Pengertian kontrak atau perjanjian diatur dalam Pasal 1313 KUHPerdata yang berbunyi: “Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu pihak atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih”.

Defenisi perjanjian dalam Pasal 1313 KUH Perdata tidak jelas, disebabkan dalam rumusan tersebut hanya disebutkan perbuatan saja. Maka yang bukan perbuatan hukum pun di sebut dengan perjanjian. Untuk memperjelas pengertian tersebut harus dicari dalam doktrin. Menurut doktrin lama perjanjian adalah “perbuatan hukum berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum”.²

Menurut teori baru perjanjian adalah “suatu hubungan hukum antara dua pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum”.

Kontrak adalah hubungan hukum antara subjek hukum yang satu dengan subjek hukum yang lain dalam bidang harta kekayaan, di mana subjek hukum yang satu berhak atas prestasi dan begitu juga subjek hukum yang lain berkewajiban untuk melaksanakan prestasinya sesuai dengan yang telah disepakati.³

Suatu perjanjian adalah semata-mata suatu persetujuan yang diakui oleh hukum. Persetujuan ini merupakan kepentingan yang pokok dalam dunia usaha,

¹ Salim Hs, *Hukum Kontrak, Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika. Jakarta, 2003, hlm. 25

² *Ibid*

³ *Ibid* hlm. 27

dan menjadi dasar dari kebanyakan transaksi dagang seperti jual beli barang, tanah, pemberian kredit, asuransi, pengangkutan, pembentukan organisasi usaha dan sebagainya jauh menyangkut juga tenaga kerja.⁴

Mengenai batasan pengertian perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1313 KUH Perdata, Para sarjana hukum perdata pada umumnya berpendapat bahwa definisi perjanjian yang terdapat di dalam ketentuan Pasal 1313 KUH Perdata kurang lengkap dan bahkan dikatakan terlalu luas banyak mengandung kelemahan-kelemahan.⁵

Tidak lengkap karena yang dirumuskan itu hanya mengenai perjanjian sepihak saja. Terlalu luas karena dapat mencakup hal-hal janji kawin, yaitu perbuatan di dalam hukum keluarga yang menimbulkan perjanjian juga. Namun istimewa sifatnya karena dikuasai oleh ketentuan-ketentuan tersendiri. Sehingga hukum ke III KUH Perdata secara langsung tidak berlaku juga mencakup perbuatan melawan hukum, sedangkan di dalam perbuatan melawan hukum ini tidak ada unsur persetujuan.⁶

Berdasarkan pengertian singkat di atas dijumpai di dalamnya beberapa unsur yang memberi wujud pengertian perjanjian, antara lain “hubungan hukum (*rechtbetrekking*) yang menyangkut Hukum Kekayaan antara dua orang (*persoon*) atau lebih, yang memberi hak pada satu pihak dan kewajiban pada pihak lain tentang suatu prestasi”.

Kalau demikian, perjanjian/*verbintennis* adalah hubungan hukum/*rechtbetrekking* yang oleh hukum itu sendiri diatur dan disahkan cara

⁴ Abdulkadir Muhammad, *Op Cit* hlm. 93.

⁵ Purwahid Patrik, *Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-Undang)*, Mandar Maju, Bandung, 2004, hlm. 45.

⁶ Mariam Darus Badruzaman, *Aneka Hukum Bisnis*, Alumni. Bandung, 2005, hlm. 18.

perhubungannya. Oleh karena itu perjanjian yang mengandung hubungan hukum antara perseorangan/*person* adalah hal-hal yang terletak dan berada dalam lingkungan hukum.

Itulah sebabnya hubungan hukum dalam perjanjian, bukan suatu hubungan yang bisa timbul dengan sendirinya seperti yang dijumpai dalam harta benda kekeluargaan. Dalam hubungan hukum kekayaan keluarga, dengan sendirinya timbul hubungan hukum antara anak dengan kekayaan orang tuanya seperti yang diatur dalam hukum waris. Lain halnya dalam perjanjian. Suatu perjanjian yang mengikat (perikatan) minimal harus ada salah satu pihak yang mempunyai kewajiban karena bila tidak ada pihak yang mempunyai kewajiban, maka dikatakan tidak ada perjanjian yang mengikat.

Hukum perjanjian itu adalah merupakan peristiwa hukum yang selalu terjadi dalam kehidupan bermasyarakat, sehingga apabila ditinjau dari segi yuridisnya, hukum perjanjian itu tentunya mempunyai perbedaan satu sama lain dalam arti kata bahwa perjanjian yang berlaku dalam masyarakat itu mempunyai coraknya yang tersendiri pula. Corak yang berbeda dalam bentuk perjanjian itu, merupakan bentuk atau jenis dari perjanjian.

Bentuk atau jenis perjanjian tersebut, tidak ada diatur secara terperinci dalam undang-undang, akan tetapi dalam pemakaian hukum perjanjian oleh masyarakat dengan penafsiran pasal dari KUH Perdata terdapat bentuk atau jenis yang berbeda tentunya. Di dalam setiap pekerjaan timbal-balik selalu ada 2 (dua) macam subjek hukum, yang masing-masing subjek hukum tersebut mempunyai hak dan kewajiban secara bertimbal balik dalam melaksanakan perjanjian yang mereka perbuat.

Kontrak kerja sama adalah Perjanjian/kesepakatan yang diadakan antara serikat pekerja atau serikat-serikat pekerja yang telah terdaftar pada departemen tenaga kerja dengan pengusaha atau perkumpulan pengusaha yang berbadan hukum, yang pada umumnya atau semata-mata memuat syarat-syarat kerja yang harus diperhatikan dalam perjanjian kerja.⁷

Unsur-unsur kontrak menurut teori lama adalah:⁸

- a. Adanya perbuatan hukum,
- b. Persesuaian perytaan kehendak dari beberapa orang,
- c. Persesuaian kehendak harus dipublikasikan/dinyatakan,
- d. Perbuatan hukum terjadi karena kerja sama antara dua orang atau lebih,
- e. Pernyataan kehendak (*wilsverklaring*) yang sesuai harus saling bergantung satu sama lain,
- f. Kehendak ditujukan menimbulkan akibat hukum,
- g. Akibat hukum itu kepentingan yang satu atas beban yang lain atau timbal balik dan,
- h. Persesuain kehendak harus dengan mengingat peraturan perundang-undangan.

Menurut teori baru unsur yang harus dipenuhi dalam kontrak adalah:⁹

1. Adanya kesepakatan tentang fakta antara kedua belah pihak;
2. Persetujuan dibuat secara tertulis;
3. Adanya orang yang berhak dan berkewajiban untuk membuat kesepakatan dan persetujuan tertulis.

⁷ Thoga M. Sitorus, *Masalah Ketenagakerjaan di Indonesia dan Daerah (Pasca Reformasi)*, Bina Media Perintis, Medan, 2007, hlm. 34

⁸ Salim Hs, *Lo Cit* hlm. 25

⁹ *Ibid* hlm.26

Unsur-unsur yang tercantum dalam kontrak adalah:¹⁰

a. Adanya hubungan hukum

Hubungan hukum merupakan hubungan yang menimbulkan akibat hukum.

Akibat hukum adalah timbulnya hak dan kewajiban.

b. Adanya subjek hukum

Subjek hukum yaitu pendukung hak dan kewajiban.

c. Adanya prestasi

Prestasi terdiri atas melakukan sesuatu, berbuat sesuatu dan tidak berbuat sesuatu.

d. Dibidang harta kekayaan.

Untuk sahnya suatu perjanjian harus dipenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian
3. Mengenai suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal.

Dua syarat yang pertama, dinamakan syarat-syarat subyektif, karena mengenai orang-orangnya atau subyeknya yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat yang terakhir dinamakan syarat objektif karena mengenai perjanjian sendiri oleh obyek dari perbuatan hukum yang dilakukan itu.

Dengan sepakat atau juga dinamakan perizinan, dimaksudkan, bahwa kedua subyek yang mengadakan perjanjian itu harus bersepakat, setuju atau seia-sekata mengenai hal-hal yang pokok dari perjanjian yang diadakan itu. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang satu, juga

¹⁰ *Ibid* hlm.27

dikehendaki oleh pihak yang lain. Mereka menghendaki sesuatu yang sama secara timbal-balik, pembeli menginginkan sesuatu barang penjual.¹¹

Persetujuan atau kesepakatan dari masing-masing pihak itu harus dinyatakan dengan tegas, bukan diam-diam. Persetujuan itu juga harus diberikan bebas dari pengaruh atau tekanan yaitu paksaan.

Suatu kesepakatan dikatakan mengandung cacat, apabila kehendak-kehendak itu mendapat pengaruh dari luar sedemikian rupa, sehingga dapat mempengaruhi pihak-pihak bersangkutan dalam memberikan kata sepakatnya.

Contoh dari paksaan yang dapat mengakibatkan pembatalan persetujuan ialah ancaman dengan penganiayaan, dengan pembunuhan atau dengan membongkar suatu rahasia. Dalam mempertimbangkan sifat ancaman ini harus diperhatikan kelainan serta kedudukan orang-orang yang bersangkutan.¹²

Perjanjian yang diadakan dengan kata sepakat yang cacat itu dianggap tidak mempunyai nilai. Lain halnya dalam suatu paksaan yang bersifat relatif, dimana orang yang dipaksa itu masih ada kesempatan apakah ia akan mengikuti kemauan orang yang memaksa atau menolaknya, sehingga kalau tidak ada persetujuan dari orang yang dipaksa itu maka jelas bahwa persetujuan yang telah diberikan itu adalah persetujuan yang tidak sempurna, yaitu tidak memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dalam Pasal 1320 KUH Perdata.

Paksaan seperti inilah yang dimaksudkan undang-undang dapat dipergunakan sebagai alasan untuk menuntut batalnya perjanjian, yaitu suatu paksaan yang membuat persetujuan atau perizinan diberikan, tetapi secara tidak benar.

¹¹ R. Subekti, *Op.Cit*, hlm. 17.

¹² Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*. Mandar Maju, Bandung, 2011, hlm. 33.

Mengenai kekeliruan atau kesilapan undang-undang tidak memberikan penjelasan ataupun pengertian lebih lanjut tentang apa yang dimaksud dengan kekeliruan. Menurut pendapat doktrin yang mana telah memberikan pengertian terhadap kekeliruan, terhadap sifat-sifat pokok yang terpenting dari obyek perjanjian. Dengan perkataan lain bahwa kekeliruan terhadap unsur pokok dari barang-barang yang diperjanjikan yang apabila diketahui, seandainya orang tidak silap mengenai hal-hal tersebut perjanjiaan itu tidak akan diadakan. Jadi sifat pokok dari barang yang diperjanjikan itu adalah merupakan motif yang mendorong pihak-pihak yang bersangkutan untuk mengadakan perjanjian.

Sesuatu kekeliruan atau kesilapan untuk dapat dijadikan alasan guna menuntut pembatalan perjanjian maka haruslah dipenuhi persyaratan bahwa barang-barang yang menjadi pokok perjanjian itu dibuat, sedangkan sebagai pembatasan yang kedua dikemukakan oleh doktrin adalah adanya alasan yang cukup menduga adanya kekeliruan atau dengan kata lain bahwa kesilapan itu harus diketahui oleh lawan, atau paling sedikit pihak lawan itu sepatutnya harus mengetahui bahwa ia sedang berhadapan dengan seseorang yang kesalahan.

Misalnya seseorang membeli sebuah lukisan yang dikiranya lukisan Basuki Abdullah, tetapi kemudian ternyata hanya turunan saja. Kekhilafan mengenai orang terjadi misalnya jika seorang Direktur Opera mengadakan suatu kontrak dengan orang yang dikiranya seorang penyanyi yang tersohor, padahal itu bukan orang yang dimaksudkan, hanyalah namanya saja yang kebetulan sama.¹³

Kekeliruan atau kesalahan sebagaimana yang dikemukakan di atas adalah kekeliruan terhadap orang yang dimaksudkan dalam perjanjian. Jadi orang itu mengadakan perjanjian justru karena ia mengira bahwa penyanyi tersebut adalah orang yang dimaksudkannya.

¹³ R. Subekti, *Op.Cit.*, hlm. 24.

Dalam halnya ada unsur penipuan pada perjanjian yang dibuat, maka pada salah satu pihak terdapat gambaran yang sebenarnya mengenai sifat-sifat pokok barang-barang yang diperjanjikan, gambaran dengan sengaja diberikan oleh pihak lawannya.

Perihal adanya penipuan itu harus dibuktikan, demikian hal tersebut ditegaskan dalam Pasal 1328 ayat 1 KUH Perdata. Yuriprudensi dalam hal penipuan ini menerangkan bahwa untuk dapat dikatakan adanya suatu penipuan atau tipu muslihat tidak cukup jika seseorang itu hanya melakukan kebohongan mengenai suatu hal saja, paling sedikit harus ada sesuatu rangkaian kebohongan. Karena muslihat itu, pihak yang tertipu terjerumus pada gambaran yang keliru dan membawa kerugian kepadanya. Syarat kedua untuk sahnyanya suatu perjanjian adalah, kecakapan para pihak. Untuk hal ini dikemukakan Pasal 1329 KUH Perdata, dimana kecakapan itu dapat kita bedakan:

- a. Secara umum dinyatakan tidak cakap untuk mengadakan perjanjian secara sah.
- b. Secara khusus dinyatakan bahwa seseorang dinyatakan tidak cakap untuk mengadakan perjanjian tertentu, misalnya Pasal 1601 KUH Perdata yang menyatakan batalnya suatu perjanjian perburuhan apabila diadakan antara suami isteri.

Perihal ketidakcakapan pada umumnya adalah sebagaimana yang diuraikan oleh Pasal 1330 KUH Perdata ada tiga, yaitu:

1. Anak-anak atau orang yang belum dewasa
2. Orang-orang yang ditaruh dibawah pengampunan
3. Wanita yang bersuami

Ketidakcakapan ini juga ditentukan oleh undang-undang demi kepentingan *curatele* atau orang yang ditaruh di bawah pengampuan itu sendiri. Menurut Pasal 1330 KUH Perdata diatas wanita bersuami pada umumnya adalah tidak cakap untuk bertindak dalam hukum, kecuali kalau ditentukan lain oleh undang-undang. Ia bertindak dalam lalu lintas hukum harus dibantu atau mendapat izin dari suaminya. Hal ini mengingat bahwa kekuasaan sebagai kepala rumah tangga adalah besar sekali, seperti yang kita kenal dengan istilah *maritale macht*.

Melihat kemajuan zaman, dimana kaum wanita telah berjuang membela haknya yang kita kenal dengan emansipasi, kiranya sudah tepatlah kebijaksanaan Mahkamah Agung yang dengan surat edarannya No. 3 Tahun 1963 tanggal 4 Agustus 1963 telah menganggap Pasal 108 dan Pasal 110 KUH Perdata tentang wewenang seorang isteri untuk melakukan perbuatan hukum dan untuk menghadap di depan pengadilan tanpa izin atau bantuan dari suaminya sudah tidak berlaku lagi.

Dalam hal perjanjian-perjanjian yang dibuat oleh mereka yang tergolong tidak cakap ini, pembatalan perjanjian hanya dapat dilakukan oleh mereka yang dianggap tidak cakap itu sendiri, sebab undang-undang beranggapan bahwa perjanjian ini dibatalkan secara sepihak, yaitu oleh pihak yang tidak cakap itu sendiri, akan tetapi apabila pihak yang tidak cakap itu mengatakan bahwa perjanjian itu berlaku penuh baginya, akan konsekuensinya adalah segala akibat dari perjanjian yang dilakukan oleh mereka yang tidak cakap dalam arti tidak berhak atau tidak berkuasa adalah bahwa pembatalannya hanya dapat dimintakan oleh pihak-pihak yang merasa dirugikan.

Pembatalan terhadap orang-orang tertentu dalam hal kecakapan membuat suatu perjanjian sebagaimana dikemukakan Pasal 1330 KUH Perdata tersebut, kiranya dapat kita mengingat bahwa sifat dari peraturan hukum sendiri pada hakekatnya selalu mengejar dua tujuan yaitu rasa keadilan di satu pihak dan ketertiban hukum dalam masyarakat di pihak lain. Bilamana dari sudut tujuan hukum yang pertama ialah mengejar rasa keadilan memang wajarlah apabila orang yang membuat suatu perjanjian dan nantinya terikat oleh perjanjian itu harus pula mempunyai cukup kemampuan untuk menginsyafi akan tanggung-jawab yang harus dipikulkan dan tujuan yang satu inilah akan sulit diharapkan apabila orang-orang yang merupakan pihak dalam suatu perjanjian itu adalah orang-orang di bawah umur atau orang sakit ingatan atau pikiran yang pada umumnya dapat dikatakan sebagai belum atau tidak dapat menginsyafi apa sesungguhnya tanggung-jawab itu.

Selanjutnya syarat yang ketiga untuk sahnya satu perikatan adalah adanya hal tertentu yang diperjanjikan maka ini berarti bahwa apa yang diperjanjikan harus cukup jelas dalam arti barang atau benda yang dimaksudkan dalam perjanjian paling sedikit harus ditentukan jenisnya (Pasal 1333 ayat (1) KUH Perdata) dengan pengertian bahwa jumlahnya barang tidak menjadi syarat, asal saja kemudian dapat dihitung atau ditetapkan.

Syarat yang ketiga ini menjadi penting, terutama dalam hal terjadi perselisihan di antara kedua belah pihak, guna dapat menetapkan apa-apa saja yang menjadi hak dan kewajiban dari pada pihak-pihak dalam perjanjian yang mereka buat itu.

Akhirnya selalu syarat untuk sahnyanya suatu perjanjian itu, Pasal 1320 KUH Perdata menyebutkan sebagai syarat ke-empat ialah adanya suatu sebab yang halal. Dengan sebab ini dimaksudkan tiada lain dari pada isi perjanjian itu sendiri. Atau seperti dikemukakan R. Wirjono Prodjodikoro, yaitu “Azas-azas hukum perjanjian, bahwa dengan pengertian causa adalah bukan hal yang mengakibatkan hal sesuatu keadaan belaka. Dalam pandangan saya, causa dalam hukum perjanjian adalah isi dan tujuan suatu persetujuan, yang menyebabkan adanya persetujuan itu”.¹⁴

Selaku suatu causa dalam perjanjian, haruslah berupa causa yang halal, dalam arti bahwa isi perjanjian itu harus bukan sesuatu hal yang terlarang. Sebagai contoh dari suatu perjanjian yang mengandung causa yang terlarang, adalah si penjual hanya bersedia menjual pisaunya kalau si pembeli membunuh orang.

2.2. Kontrak Kerja Sama Transportasi Darat

Transportasi adalah alat yang digunakan untuk mengangkut manusia, hewan dan barang ketempat tujuan. Atau definisi transportasi yang lainnya yaitu memindahkan manusia, hewan ataupun barang dari tempat asal ketempat tujuannya dengan memakai suatu alat yang dapat digerakan oleh makhluk hidup atau mesin.¹⁵

Transportasi darat tidak dapat terlepas terhadap kebutuhan manusia yang beraneka ragam, sehingga transportasi darat tersebut terbagi dalam beberapa jenis. Kebutuhan akan transportasi ini akan semakin meningkat apabila situasi ekonomi yang baik yang di iringi kemajuan teknologi yang berkembang disuatu negara.

¹⁴ Wirjono Prodjodikoro, 2011, *Op.Cit.*, hlm. 37.

¹⁵ Siti, Nurbaiti, *Hukum Pengangkutan Darat (jalan dan kereta api)*, Universitas Trisakti, Jakarta, 2009, hlm. 165

Sebagai contoh Indonesia yang merupakan negara berkembang mempunyai jenis transportasi darat yang berbeda dengan negara-negara maju yang ada di dunia. Mengingat juga situasi ekonomi Indonesia yang berbeda dengan negara-negara lain.¹⁶

Fungsi transportasi diantaranya sebagai berikut ini.¹⁷

- a. Untuk memudahkan aktifitas manusia dalam kehidupan sehari-hari.
- b. Untuk melancarkan arus barang maupun arus manusia.
- c. Untuk menunjang perkembangan pembangunan pada suatu daerah.
- d. Dan untuk menunjang perkembangan ekonomi dengan jasa angkutan.

Manfaat transportasi dibagi menjadi 3 bagian, yang diantaranya sebagai berikut ini.¹⁸

1. Manfaat bagi ekonomi

Kegiatan ekonomi memiliki tujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang menyangkut kebutuhan manusia yaitu dengan memindahkan manusia, hewan atau barang dari tempat asal ketempat tujuan sehingga dapat terjadi transaksi (menyediakan jasa angkutan).

2. Manfaat untuk sosial

Sedangkan manfaatnya bagi sosial, yang diantaranya sebagai berikut ini:

- a) Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan ataupun kelompok.
- b) Memendekkan jarak antaran tempat atau daerah.
- c) Menyediakan jasa bagi perjalanan.

¹⁶ *Ibid* hlm. 166

¹⁷ Abbas Salim *Op Cit* hlm. 36

¹⁸ *Ibid* hlm. 38

d) Pertukaran informasi, dan lain-lain.

3. Manfaat untuk kewilayahan

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang mengalami pembangunan.

4. Manfaat untuk politis

Manfaat untuk politis, yang diantaranya sebagai berikut ini:

- a) Dapat menciptakan persatuan.
- b) Dapat Meningkatkan keamanan negara.
- c) Pelayanan untuk masyarakat dapat diperluas.
- d) Mempermudah dalam mengatasi permasalahan misalnya seperti menuju lokasi bencana

Adapun klasifikasi secara umum dari transportasi darat terbagi menjadi beberapa bagian yaitu:¹⁹

Transportasi yang menggunakan jalan raya yang terbagi menjadi:²⁰

- a. Sepeda Motor merupakan kendaraan bermotor beroda 2 (dua), atau 3 (tiga) tanpa atap baik dengan atau tanpa kereta di samping;
- b. Mobil Penumpang (biasa juga disebut dengan mobil pribadi atau sejenisnya) merupakan kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;

¹⁹ Siti Nurbaiti *Op Cit* hlm. 185

²⁰ [http://www.blogspot.com,Justnangeografi,Transportasi,Diakses Sabtu 10 Maret 2018](http://www.blogspot.com,Justnangeografi,Transportasi,DiaksesSabtu10Maret2018)
Pukul 12.00 Wib

- c. Mobil Bus merupakan kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- d. Mobil Barang merupakan kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus;
- e. Angkutan darat selain mobil, bus ataupun sepeda motor yang lazim digunakan oleh masyarakat, umumnya digunakan untuk skala kecil, rekreasi, ataupun sarana sarana diperkampungan baik di kota maupun di desa. Diantaranya adalah sepeda, becak, bajaj, bemo dan delman.

Sebagai transportasi yang menggunakan jalan raya seperti yang telah diklasifikasikan di atas secara khusus terdapat beberapa transportasi yang lain yang dijelaskan di atas seperti delman, bajaj, dan bemo yang hanya terdapat di daerah-daerah tertentu saja seperti di Jakarta, Yogyakarta, dan di daerah yang dinilai sebagai objek wisata seperti di Berastagi yang salah satu objek wisata yang memakai transportasi delman.

Dalam penyelenggaraan transportasi darat perlu adanya pengaturan mengenai prasarana dalam transportasi darat yang menjadi pedoman standar penggunaan dan kualitas jalan meliputi:

1) Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 19 ayat (1) dan (2) (peraturan ini terdapat juga dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan angkutan Jalan) terdapat pengelompokan jalan sebagai prasarana yang mendukung dalam lalu lintas jalan yaitu berdasarkan:

- a) Fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- b) Daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor, pengelompokan jalan yang dijelaskan di atas, terbagi kembali dalam beberapa kelas jalan yaitu:²¹
1. Jalan kelas I yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor yang berukuran tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, panjangnya tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) millimeter dan ukuran yang paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan terberat 10 (sepuluh) ton;
 2. Jalan Kelas II yaitu arteri , kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
 3. Jalan Kelas III yaitu arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) millimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
 4. Jalan kelas khusus yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) millimeter, ukuran Panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) millimeter, ukuran paling

²¹ Siti nurbaiti, *Op.Cit*, hlm. 198

tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) millimeter dan muatan sumbu yang terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.

Pembagian kelas jalan arteri menurut sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor adalah untuk menjaga bahwa jalan arteri ataupun jalan utama yang sebagai penghubung dari satu daerah ke daerah lainnya tetap awet dan terjaganya struktur jalan dalam arti singkat jalan tersebut tidak rusak, walaupun terkadang di Indonesia masih banyak kendaraan yang melewati jalan arteri yang melampaui sumbu berat dan dimensi kendaraan yang dibawa.²²

2) Stasiun / Terminal

Untuk kelancaran dalam melaksanakan pengangkutan khususnya transportasi darat diperlukan adanya stasiun atau sering juga disebut sebagai terminal, dimana stasiun berfungsi sebagai tempat berkumpul dan tempat naik turunnya penumpang. Terminal merupakan prasarana yang utama yang harus dipenuhi dalam penyelenggaraan kegiatan transportasi darat. Penempatan stasiun dan penyelenggaraan kegiatan terminal disesuaikan dengan kebutuhan terminal yang menjadi rencana induk dalam lalu lintas dan angkutan jalan.²³

3) Prasarana pendukung lainnya

Prasarana ini termasuk didalamnya rambu rambu lalu lintas yang memberi isyarat dalam berkendara di jalan agar terdapat kehati-hatian.²⁴

Kontrak kerja sama transportasi darat adalah perjanjian kerja sama yang dilakukan dengan pihak transportasi darat yaitu dalam hal ini dilakukan pihak PT.

Angasa Pura II dengan Perum Damri.

²² *Ibid* hlm. 199

²³ *Ibid* hlm. 205

²⁴ *Ibid* hlm. 206

2.3. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran adalah butir-butir pendapat teori, mengenai suatu kasus atau permasalahan yang menjadi dasar perbandingan, pegangan teoritis.²⁵ Fungsi teori dalam penelitian ini adalah untuk memberikan pedoman/ petunjuk dan meramalkan serta menjelaskan gejala yang diamati.²⁶

Teori berguna untuk menerangkan atau menjelaskan mengapa gejala spesifik atau proses tertentu terjadi dan satu teori harus diuji dengan menghadapkannya pada fakta-fakta yang dapat menunjukkan ketidakbenarannya. Menurut Soerjono Soekanto, bahwa “kontinuitas perkembangan ilmu hukum, selain bergantung pada metodologi, aktivitas penelitian dan imajinasi sosial sangat ditentukan oleh teori.”²⁷

Teori hukum adalah teori dalam bidang hukum yaitu berfungsi memberikan argumentasi yang meyakinkan bahwa hal-hal yang dijelaskan itu adalah ilmiah, atau paling tidak memberikan gambaran bahwa hal-hal yang dijelaskan itu menurut standart teoritis.²⁸

Teori yang dipergunakan adalah teori asas kebebasan berkontrak. Berdasarkan pendekatan sistem, norma hukum yang dianut di dalam Hukum Perdata (KUHPerdata), perjanjian adalah bagian dari hukum harta kekayaan. Artinya semua perjanjian pada dasarnya adalah berkaitan dan berhubungan dengan kekayaan yang mempunyai nilai ekonomi yaitu yang dapat dijadikan

²⁵ M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm. 80

²⁶ *Ibid* hlm. 82

²⁷ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta, 1984, hlm. 6

²⁸ Juhaya s. Praja, Afif Muhammad, *Teori Hukum dan Aplikasinya*, CV. Pustaka Setia. Jakarta, 2014, hlm. 53

objek perdagangan (*in de handel*). Oleh karena itulah, perjanjian merupakan titel untuk memperoleh dan mengalihkan kekayaan dari dan untuk seseorang.²⁹

Dalam sejarah perkembangan kebebasan berkontrak, makna dan isi kebebasan berkontrak mengalami pergeseran sesuai dengan faham atau ideologi yang dianut oleh Pasal 1332 KUHPerdata: yang dapat dijadikan objek perjanjian adalah semua benda yang dapat diperdagangkan. Benda yang dapat diperdagangkan mempunyai arti bahwa benda tersebut adalah sesuatu yang mempunyai nilai ekonomi suatu masyarakat, dengan kalimat lain sejauh mana kebebasan seseorang melakukan kontrak dapat dibatasi oleh faham atau ideologi yang dianut suatu masyarakat.³⁰

Pada saat lahirnya asas kebebasan berkontrak pada abad 17 dan 18, asas kebebasan berkontrak mempunyai daya kerja sangat kuat, kebebasannya itu tidak dapat dibatasi baik oleh rasa keadilan masyarakat atau pun oleh campur tangan negara. Hal ini terjadi karena adanya pengaruh Ideologi Individualisme.

Teori menggunakan asas kebebasan berkontrak, menurut saya dikarenakan dalam pembuatan perjanjian, para pihaklah yang menentukan hak dan kewajiban, dan disepakati bersama, sesuai dengan apa yang diinginkan dan dituangkan dalam sebuah kontrak kerja sama, untuk menjadi dasar hukum.

2.4. Hipotesis

Hipotesis dapat diartikan suatu yang berupa dugaan-dugaan atau perkiraan-perkiraan yang masih harus dibuktikan kebenaran atau kesalahannya,

²⁹ Mariam Darus Badruzaman *Op Cit* hlm. 19

³⁰ Achmad Ichsan, *Hukum Perdata I B*, PT. Pembimbing Masa, Jakarta, 2006, hlm. 9.

atau berupa pemecahan masalah untuk sementara waktu.³¹ Adapun hipotesis penulis dalam permasalahan yang dibahas adalah sebagai berikut :

1. Pengaturan hukum tentang kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri adalah dikaitkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu Pasal 1313 KUH Perdata, Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat sah kontrak atau perjanjian dan Pasal 1338 tentang Asas Kebebasan Berkontrak serta dikaitkan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Mekanisme pembuatan kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri telah sesuai dengan peraturan yang berlaku dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, dan dibuat sesuai dengan syarat-syarat sahny suatu kontrak.
3. Akibat hukum jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama adalah para pihak sepakat untuk diselesaikan secara musyawarah untuk mufakat dengan jangka waktu paling lama satu bulan apabila terjadi perbedaan pendapat yang berkaitan dengan perjanjian. Selain itu apabila tidak dapat diselesaikan dalam batas waktu tersebut maka para pihak sepakat untuk diselesaikan melalui jalur pengadilan.

³¹ Syamsul Arifin, *Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum*, Medan Area University Press. 2012, hlm.38

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis, Sifat, Lokasi dan Waktu Penelitian

3.1.1. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian adalah penelitian normatif yaitu jenis penelitian yang dilakukan dengan mempelajari norma-norma yang ada atau peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan yang dibahas. Pengolahan dan analisis data yang hanya mengenal data sekunder saja, yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.¹

Sumber data dalam mengerjakan skripsi ini terdapat beberapa bahan hukum untuk melengkapi penulisan penelitian antara lain:

- a. Bahan Hukum Primer: adalah bahan hukum yang mengikat. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum primer adalah Kitab Undang-Undang Hukum Perdata mengenai perjanjian dan juga Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Bahan Hukum Sekunder: adalah bahan hukum yang menjelaskan bahan hukum primer. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum sekunder adalah buku-buku literatur tentang perjanjian, hasil-hasil penelitian dan tulisan para ahli hukum, majalah hukum, dan lain-lain.
- c. Bahan Hukum Tersier: adalah bahan hukum yang dapat memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Dalam penulisan skripsi ini yang menjadi bahan hukum tersier adalah kamus, ensiklopedia, dan lain sebagainya.

¹ Soerjono Soekanto *Op Cit* hlm. 51

3.1.2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang dipergunakan dalam menyelesaikan skripsi ini adalah deskriptif analisis dari kontrak kerja sama transportasi darat yaitu Bus Damri dengan PT. Angkasa Pura II. Studi kasus adalah penelitian tentang status subjek penelitian yang berkenaan dengan suatu fase spesifik atau kasus dari keseluruhan personalitas yang mengarah pada penelitian hukum normatif, yaitu suatu bentuk penulisan hukum yang didasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang berdasarkan pada karakteristik ilmu hukum yang normatif.²

Sifat penelitian ini secara deskriptif analisis yaitu untuk mengetahui pelaksanaan kontrak kerja sama transportasi darat yaitu Bus Damri dengan PT. Angkasa Pura II berkaitan dengan penulisan skripsi.

3.1.3. Lokasi Penelitian

Penelitian ini diadakan pada PT. Angkasa Pura II Deli Serdang dengan melakukan wawancara dan mengambil beberapa data yang diperlukan untuk melengkapi penulisan skripsi ini.

3.1.4. Waktu Penelitian

Waktu penelitian akan dilaksanakan secara singkat yaitu setelah dilakukan seminar outline skripsi pertama dan telah dilakukan perbaikan seminar outline yang akan dilakukan sekitar Bulan Maret 2018.

²Astri Wijayanti, *Strategi Penulisan Hukum*, Lubuk Agung, Bandung, 2011, hlm 163.

Tabel : 1

No	Kegiatan	Bulan																Keterangan				
		Maret 2018				April 2018				Mei-Juni 2018				Juli-Agustus 2018					Desember 2018			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4		1	2	3	4
1	Seminar Proposal																					
2	Perbaikan Proposal																					
3	Acc Perbaikan																					
4	Penelitian																					
5	Penulisan Skripsi																					
6	Bimbingan Skripsi																					
7	Seminar Hasil																					
8	Meja Hijau																					

3.2. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengetahui data yang dipergunakan dalam penulisan ini maka penulis mempergunakan 2 (Dua) metode:

1. Penelitian kepustakaan (*Library Research*) yaitu dengan melakukan penelitian terhadap berbagai sumber bacaan yaitu buku-buku, majalah hukum, pendapat para sarjana, peraturan undang-undang dan juga bahan-bahan kuliah.

Bahan Hukum Primer yaitu peraturan hukum tentang perjanjian dan, serta Pasal-pasal terkait yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Bahan Hukum Sekunder yaitu kontrak kerja sama transportasi darat dengan PT. Angkasa Pura II yang berkaitan dengan penulisan skripsi.

Bahan Hukum Tersier dalam hal ini adalah internet dan juga kamus hukum.

2. Penelitian Lapangan (*Field Research*) yaitu dengan melakukan kelapangan dalam hal ini penulis langsung melakukan studi kelapangan PT. Angkasa Pura II Deli Serdang dengan melakukan wawancara ke pihak terkait.

3.3. Analisis Data

Dalam Penelitian ini analisis data yang dilakukan secara kualitatif yang menekankan pada pemahaman mengenai masalah-masalah dalam kehidupan sosial berdasarkan kondisi realitas atau natural setting yang holistik, kompleks dan rinci.³

Data kualitatif yang diperoleh secara sistematis dan kemudian substansinya dianalisis untuk memperoleh jawaban tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan skripsi ini secara kualitatif untuk mendapatkan jawaban yang pasti dan hasil yang akurat. Selanjutnya data yang disusun secara deskriptif sehingga dapat diperoleh gambaran secara menyeluruh terhadap terhadap kontrak kerja sama transportasi darat. Dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan dengan menggunakan metode induktif sebagai jawaban dari permasalahan yang dirumuskan.

³ Syamsul Arifin *Op Cit* hlm. 66

BAB IV

HASIL PEMBAHASAN DAN PENELITIAN

4.1. Hasil Penelitian

4.1.1. Prestasi Dalam Kontrak Kerja Sama

Prestasi (*performance*) dalam hukum kontrak dimaksudkan sebagai suatu pelaksanaan hal-hal yang tertulis dalam suatu kontrak oleh pihak yang telah mengikatkan diri untuk itu, pelaksanaan mana sesuai dengan “*term*” dan “*condition*” sebagaimana disebutkan dalam kontrak yang bersangkutan.

Model-model dari prestasi (Pasal 1234 KUH Perdata), yaitu berupa:

1. Memberikan sesuatu;
2. Berbuat sesuatu;
3. Tidak berbuat sesuatu.

Prestasi merupakan hal yang harus dilaksanakan dalam suatu perikatan.¹ Pemenuhan prestasi merupakan hakikat dari suatu perikatan. Kewajiban memenuhi prestasi dari debitur selalu disertai dengan tanggung jawab (*liability*), artinya debitur mempertaruhkan harta kekayaannya sebagai jaminan pemenuhan hutangnya kepada kreditur. Menurut ketentuan Pasal 1131 dan Pasal 1132 KUHPerdata, semua harta kekayaan debitur baik bergerak maupun tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang akan ada menjadi jaminan pemenuhan hutangnya terhadap kreditur, jaminan semacam ini disebut jaminan umum.

Prestasi merupakan sebuah esensi daripada suatu perikatan. Apabila esensi ini tercapai dalam arti dipenuhi oleh debitur maka perikatan itu berakhir.

¹ Abdulkadir Muhammad *Op Cit* hlm. 8

Agar esensi itu dapat tercapai yang artinya kewajiban tersebut dipenuhi oleh debitur maka harus diketahui sifat-sifat dari prestasi tersebut, yakni:²

- a. Harus sudah tertentu atau dapat ditentukan.
- b. Harus mungkin.
- c. Harus diperbolehkan (halal).
- d. Harus ada manfaatnya bagi kreditur.
- e. Bisa terdiri dari suatu perbuatan atau serentetan perbuatan

Prestasi biasanya timbul akibat adanya suatu perikatan. Dalam Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang Perikatan, yang didalamnya mengandung pengertian perjanjian, hukum perikatan dimaksud kadang-kadang disebut juga dengan istilah hukum perutangan atau hukum tuntutan menuntut, dikatakan demikian karena:

- a. Dalam hukum perutangan, mengatur satu pihak sebagai pihak berutang atau debitur, sedangkan di pihak lain sebagai pihak berpiutang atau kreditur.
- b. Dalam hukum tuntutan menuntut, terdapat pengertian satu pihak yaitu pihak berpiutang (kreditur) menuntut sesuatu kepada pihak si berutang (debitur).

Prestasi yang berupa menyerahkan sesuatu, diatur dalam ketentuan Pasal 1237 KUH Perdata, berbunyi:

- 1. Dalam hal adanya perikatan untuk memberikan suatu kebendaan tertentu, kebendaan itu semenjak perikatan dilahirkan, adalah atas tanggungan si berpiutang.
- 2. Jika si berutang lalai akan menyerahkannya, maka semenjak saat kelalaian, kebendaan adalah atas tanggungannya

² *Ibid* hlm. 20

Prestasi yang berupa melakukan atau berbuat sesuatu dan tidak melakukan atau tidak berbuat sesuatu, diatur dalam ketentuan pasal 1239 KUH Perdata, yang berbunyi:

Tiap-tiap perikatan untuk berbuat sesuatu, atau untuk tidak berbuat sesuatu, apabila si berutang tidak memenuhi kewajibannya, mendapatkan penyelesaiannya dalam kewajiban memberikan penggantian biaya, rugi dan bunga.

4.1.2. PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri

Subjek hukum baik manusia atau badan hukum dapat membuat suatu persetujuan yang menimbulkan perikatan diantara pihak-pihak yang membuat persetujuan tersebut. Persetujuan ini mempunyai kekuatan yang mengikat bagi para pihak yang melakukan perjanjian tersebut sebagai mana yang diatur di dalam Pasal 1338 KUH Perdata.

Badan hukum sebagai subjek hukum layaknya manusia, dapat melakukan perbuatan hukum seperti mengadakan perjanjian, menggabungkan diri dengan perusahaan lain (*merger*), melakukan jual beli, dan lain sebagainya. Dengan demikian badan hukum diakui keberadaannya sebagai pendukung hak dan kewajiban (subjek hukum) karena turut serta dalam lalu lintas hukum.³

Badan hukum tidak lain adalah badan yang diciptakan oleh manusia dan tidak berjiwa. Oleh sebab itu dalam melaksanakan perbuatan hukumnya, badan hukum diwakili oleh pengurus atau anggotanya. Untuk dapat ikut serta dalam lalu lintas hukum dan diakui sebagai subjek hukum, ada sejumlah syarat yang harus dipenuhi oleh badan hukum. Syarat-syarat tersebut adalah:⁴

³ P.N.H Simanjuntak, *Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia*, Djambatan, Jakarta, 2009, hlm. 28

⁴ *Ibid* hlm. 29

1. Dibentuk dan didirikan secara resmi sesuai dengan ketentuan hukum yang mengatur perihal pembentukan/pendirian badan hukum. Syarat pembentukan badan hukum ini sesuai dengan bentuk/jenis badan hukum yang akan didirikan. Syarat pembentukan badan hukum ini berbeda antara satu bentuk/jenis badan hukum dengan bentuk/jenis badan hukum yang lain. Contoh: syarat/cara pembentukan badan hukum partai politik berbeda dengan syarat/cara pembentukan badan hukum Perseroan Terbatas (PT). Syarat/cara pembentukan kedua jenis badan hukum itu diatur dalam undang-undang yang berbeda dan dengan prosedur yang berbeda pula.
2. Memiliki harta kekayaan yang terpisah dari harta kekayaan anggotanya.
3. Hak dan kewajiban hukum yang terpisah dari hak dan kewajiban anggotanya.

PT Angkasa Pura II (Persero), selanjutnya disebut “Angkasa Pura II” atau “Perusahaan” merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia Barat. Angkasa Pura II telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng yang kini berubah nama menjadi Bandara Internasional Jakarta Soekarno-Hatta serta Bandara Halim Perdanakusuma sejak 13 Agustus 1984.

Keberadaan Angkasa Pura II berawal dari Perusahaan Umum dengan nama Perum Pelabuhan Udara Jakarta Cengkareng melalui Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1984, kemudian pada 19 Mei 1986 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 1986 berubah menjadi Perum Angkasa Pura II. Selanjutnya, pada 17 Maret 1992 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun

1992 berubah menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Seiring perjalanan perusahaan, pada 18 November 2008 sesuai dengan Akta Notaris Silvia Abbas Sudrajat, SH, SpN Nomor 38 resmi berubah menjadi PT Angkasa Pura II (Persero).⁵

Angkasa Pura II telah mengelola 13 Bandara, antara lain yaitu Bandara Soekarno-Hatta (Jakarta), Halim Perdanakusuma (Jakarta), Kualanamu (Medan), Supadio (Pontianak), Minangkabau (Padang), Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru), Husein Sastranegara (Bandung), Sultan Iskandarmuda (Banda Aceh), Raja Haji Fisabilillah (Tanjung Pinang), Sultan Thaha (Jambi), Depati Amir (Pangkal Pinang) dan Silangit (Tapanuli Utara).

Angkasa Pura II telah berhasil memperoleh berbagai penghargaan dari berbagai instansi. Penghargaan yang diperoleh merupakan bentuk apresiasi kepercayaan masyarakat atas *performance* Perusahaan dalam memberikan pelayanan, diantaranya adalah “*The Best BUMN in Logistic Sector*” dari Kementerian Negara BUMN RI (2004-2006), “*The Best I in Good Corporate Governance*” (2006), Juara I “*Annual Report Award*” 2007 kategori BUMN Non-Kuangan *Non-Listed*, dan sebagai BUMN Terbaik dan Terpercaya dalam bidang *Good Corporate Governance* pada *Corporate Governance Perception Index 2007 Award*. Pada tahun 2009, Angkasa Pura II berhasil meraih penghargaan sebagai *1st The Best Non Listed Company* dari Anugerah *Business Review 2009* dan juga sebagai *The World 2nd Most On Time Airport* untuk Bandara Soekarno-Hatta dari *Forbestraveller.com*, Juara III *Annual Report Award 2009* kategori BUMN Non-Kuangan *Non-Listed*, *The Best Prize ‘INACRAFT Award 2010’ in category natural fibers*, *GCG Award 2011 as Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) 2010*.⁶

Penghargaan Penggunaan Bahasa Indonesia Tahun 2011 dari Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, penghargaan untuk Bandara Internasional Minangkabau Padang sebagai Indonesia *Leading Airport* dalam Indonesia *Travel & Tourism Award 2011*, dan Penghargaan Kecelakaan Nihil (*Zero Accident*)

⁵ <http://www.angkasapura2.co.id> Diakses Sabtu 05 Mei 2018 Pukul. 10.00 Wib

⁶ *Ibid*

selama 2.084.872 jam kerja terhitung mulai 1 Januari 2009-31 Desember 2011 untuk Bandara Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru, serta berbagai penghargaan di tahun 2012 dari Majalah Bandara kategori *Best Airport* 2012 untuk Bandara Internasional Sultan Syarif Kasim II (Pekanbaru) dan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II (Palembang), kategori *Good Airport Services* untuk Bandara Internasional Minangkabau dan Bandara Internasional Soekarno-Hatta Terminal 3 (Cengkareng) dan kategori *Progressive Airport Service* 2012 untuk Bandara Internasional Soekarno-Hatta Terminal 3 (Cengkareng).

Sebagai Badan Usaha Milik Negara, Angkasa Pura II selalu melaksanakan kewajiban untuk membayar *dividen* kepada negara selaku pemegang saham. Angkasa Pura II juga senantiasa berkomitmen untuk memberikan pelayanan yang terbaik dan perlindungan konsumen kepada pengguna jasa bandara, menerapkan praktik tata kelola perusahaan yang baik, meningkatkan kesejahteraan karyawan dan keluarganya serta meningkatkan kepedulian sosial terhadap masyarakat umum dan lingkungan sekitar bandara melalui program *Corporate Social Responsibility*.

Visi

The Best Smart Connected Airport operator in the region

The best smart connected airport operator in the region memiliki makna bahwa bandara-bandara yang dikelola Angkasa Pura II menjadi bandara yang terhubung ke banyak *route* atau tujuan baik di dalam maupun di luar negeri, sesuai dengan status masing-masing bandara (bandara domestik/internasional). *Connecting time* dan *connecting process* baik untuk penumpang maupun barang harus bisa berjalan dengan mudah dan tanpa sekat. Bandara-bandara Angkasa Pura II juga sepenuhnya menjadi bandara yang pintar (*smart*) dengan memanfaatkan teknologi modern. *Region* yang dimaksud dalam visi adalah Asia. Sehingga dapat disimpulkan bahwa visi Angkasa Pura II adalah menjadi bandara dengan konektivitas tinggi ke banyak kota atau negara dan mempergunakan teknologi

modern yang terintegrasi dalam operasional bandara dan peningkatan pelayanan penumpang.⁷

Misi

- a. Memastikan keselamatan dan keamanan sebagai prioritas utama.
- b. Menyediakan infrastruktur dan layanan kelas dunia untuk mendukung perkembangan ekonomi Indonesia melalui konektivitas antar daerah maupun negara.
- c. Memberikan pengalaman perjalanan yang terpercaya, konsisten, dan menyenangkan kepada seluruh pelanggan dengan teknologi modern.
- d. Mengembangkan kemitraan untuk melengkapi kemampuan dan memperluas penawaran perusahaan.
- e. Menjadi BUMN pilihan dan memaksimalkan potensi dari setiap karyawan perusahaan.
- f. Menjunjung tinggi tanggung jawab sosial perusahaan.
- g. Untuk keperluan komunikasi dan publikasi dapat mempergunakan pernyataan misi:

“Kami mendorong seluruh karyawan dan mitra untuk memberikan pengalaman bepergian yang aman dan nyaman bagi pelanggan.”

“We bring the best of our people and partners to deliver safe and pleasant travel experience to our customers.”⁸

Cikal bakal Damri dimulai dari dua usaha angkutan di era pendudukan Jepang, Jawa Unyu Zigyosha (angkutan barang) dan Zidosha Sokyoko (angkutan penumpang) di bawah naungan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia setelah Indonesia merdeka tahun 1945.

Dengan semangat juang untuk mewujudkan kemerdekaan bangsa Indonesia dan sebagai perwujudan dari ikrar sumpah pemuda yang masih melekat di dada para pejuang, merupakan suatu kesempatan bagi pemuda pemuda Indonesia terutama di pulau Jawa untuk bekerja di perusahaan tersebut dengan tujuan merebut perusahaan dan akhirnya berhasil dapat dikuasai. Semua alat

⁷ *Ibid*

⁸ *Ibid*

angkutan dijadikan sebagai sarana perjuangan dan sejak itulah para pemuda tersebut dikenal sebagai pejuang dan perintis berdirinya Damri.⁹

Setahun kemudian melalui maklumat Menteri Perhubungan RI NO. 01/dam/46 tertanggal 25 November 1946 keduanya digabung menjadi “Djawatan Angkoetan Motor Republik Indonesia”, disingkat Damri, sebagai penyelenggara pengangkutan darat dengan bus, truk, dan angkutan bermotor lainnya. Sejak itulah Damri bertugas melayani masyarakat dan mengambil peran dalam mempertahankan kemerdekaan di era agresi Belanda pasca kemerdekaan.

Terjadi peralihan status Damri menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN) berdasarkan PP No. 233 tahun 1961, yang kemudian pada tahun 1965 BPUPN dihapus dan Damri ditetapkan sebagai Perusahaan Negara (PN). Yang kemudian berubah lagi ditahun 1982 menjadi Perusahaan Umum (Perum) Damri berdasarkan PP No. 30 Tahun 1984, selanjutnya dengan PP No. 13 tahun 2002 hingga saat ini.¹⁰

VISI

Menjadi penyedia jasa angkutan jalan yang aman, terjangkau, berkinerja unggul andalan masyarakat Indonesia dan Regional Asean.

MISI

1. Menyajikan layanan angkutan jalan berkelas dunia (*World Class Land Transportation Provider*) yang aman (*Safe*) berkualitas prima (*High Quality Service*) dan terjangkau (*Affordable*) yang dapat memuaskan pengguna jasa (*Customer Satisfaction*) di Indonesia dan Regional Asean.
2. Menjalankan prinsip pengelolaan perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*) dalam rangka memenuhi harapan stake holder
3. Mendorong tumbuhnya kegiatan ekonomi sosial budaya nasional serta regional Asean sekaligus menjaga keutuhan wilayah negara Kesatuan Republik Indonesia.¹¹

⁹ <https://damri.co.id> Diakses Sabtu 05 Mei 2018 Pukul 10.00 Wib

¹⁰ *Ibid*

¹¹ *Ibid*

4.1.3. Wanprestasi (Pelanggaran) Dalam Kontrak

Di dalam suatu perjanjian ada kemungkinan terjadinya pelanggaran yaitu salah satu pihak tidak melaksanakan perjanjian atau tidak memenuhi isi perjanjian sebagaimana yang telah mereka sepakati bersama-sama. Apabila salah satu pihak tidak melaksanakan apa yang diperjanjikan, atau lebih jelas apa yang merupakan kewajiban menurut perjanjian yang mereka perbuat, maka dikatakan bahwa pihak tersebut wanprestasi, yang artinya tidak memenuhi prestasi yang diperjanjikan dalam perjanjian.

Wanprestasi adalah tidak memenuhi atau lalai melaksanakan kewajiban sebagaimana yang ditentukan dalam perjanjian yang dibuat antara kreditur dengan debitur.¹² Akibat yang sangat penting dari tidak dipenuhinya perikatan ialah bahwa kreditur dapat meminta ganti rugi atas ongkos, rugi dan bunga yang dideritanya.¹³

Untuk adanya kewajiban ganti rugi bagi debitur maka undang-undang menentukan bahwa debitur harus terlebih dahulu dinyatakan berada dalam keadaan lalai (*ingebrekestelling*).

Hal ini dapat dibaca dalam Pasal 1243 KUH Perdata yang menyatakan:

“Penggantian biaya ganti rugi dan bunga karena tidak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya dalam tenggang waktu tertentu telah dilampauinya”.

¹² Salim Hs, *Op Cit* hlm. 98

¹³ Mariam Darus Badruzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001, hlm. 19

Jadi maksud berada dalam keadaan lalai ialah peringatan atau pernyataan dari kreditur tentang saat selambat-lambatnya debitur wajib memenuhi prestasi. Apabila saat ini dilampauinya, maka debitur ingkar janji (wanprestasi).¹⁴

Wirjono Prodjodikoro, mengatakan: “Wanprestasi adalah berarti ketiadaan suatu prestasi dalam hukum perjanjian, berarti suatu hal harus dilaksanakan sebagai isi dari suatu perjanjian. Barangkali dalam Bahasa Indonesia dapat dipakai istilah pelaksanaan janji untuk prestasi dan ketiadaan pelaksanaan janji untuk wanprestasi”.¹⁵

Lebih tegas Mariam Darus Badruzaman, mengatakan bahwa: “Apabila dalam suatu perikatan si debitur karena kesalahannya tidak melaksanakan apa yang diperjanjikan, maka dikatakan debitur itu wanprestasi”.¹⁶

Dari uraian tersebut di atas, jelas kita dapat mengerti apa sebenarnya yang dimaksud dengan wanprestasi itu. Untuk menentukan apakah seorang (debitur) itu bersalah karena telah melakukan wanprestasi, perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana seseorang itu dikatakan lalai atau alpa tidak memenuhi prestasi.

Sebagaimana biasanya akibat tidak dilakukannya suatu prestasi oleh salah satu pihak dalam perjanjian, maka pihak lain akan mengalami kerugian. Tentu saja hal ini sama sekali tidak diinginkan oleh pihak yang menderita kerugian, namun kalau sudah terjadi, para pihak hanya dapat berusaha supaya kerugian yang terjadi ditekan sekecil mungkin.

¹⁴ *Ibid.* hlm. 19

¹⁵ Wirjono Prodjodikoro, 2011, *Op.Cit*, hlm. 44.

¹⁶ Mariam Darus Badruzaman, 2001, *Op.Cit*, hlm. 33.

Ada berbagai model bagi para pihak yang tidak memenuhi prestasinya walaupun sebelumnya sudah setuju untuk dilaksanakannya. Model-model wanprestasi tersebut menurut Munir Fuadi adalah sebagai berikut:

- a. Wanprestasi berupa tidak memenuhi prestasi
- b. Wanprestasi berupa terlambat memenuhi prestasi.
- c. Wanprestasi berupa tidak sempurna memenuhi prestasi.¹⁷

Sedangkan menurut Mariam Darus dalam bukunya kompilasi perikatan memberitahukan beberapa bentuk tidak dipenuhinya perikatan, wujud dari tidak dipenuhinya perikatan itu ada 3 (tiga) yaitu :¹⁸

- a. Debitur sama sekali tidak memenuhi perikatan
- b. Debitur terlambat memenuhi perikatan
- c. Debitur keliru atau tidak pantas memenuhi perikatan.

Didalam kenyataannya sangat sulit untuk menentukan saat debitur dikatakan tidak memenuhi perikatan, karena sering kali ketika mengadakan perjanjian pihak-pihak tidak menentukan waktu untuk melaksanakan perjanjian tersebut. Bahkan didalam perjanjian/perikatan di mana waktu untuk melaksanakan prestasi itupun ditentukan, ingkar janji tidak terjadi dengan sendirinya. Yang mudah untuk menentukan saat debitur tidak memenuhi perikatan ialah pada perikatan untuk tidak berbuat sesuatu. Apabila orang itu melakukan perbuatan yang dilarang tersebut maka ia tidak memenuhi perikatan.

Subekti mengemukakan bahwa: wanprestasi (kelalaian atau kealpaan) seorang debitur dapat berupa 4 (empat) macam:

¹⁷ Munir Fuady, *Op Cit* hlm 89.

¹⁸ Mariam Darus Badruzaman 2005 *Op Cit* hlm. 18

- a. Tidak melakukan apa yang disanggupi akan dilakukannya
- b. Melaksanakan apa yang diperjanjikan, tetapi tidak sebagaimana diperjanjikan
- c. Melaksanakan apa yang diperjanjikan, tetapi terlambat
- d. Melaksanakan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilaksanakannya.¹⁹

Wanprestasi berupa tidak memenuhi prestasi, dalam ilmu hukum perjanjian dikenal dengan suatu doktrin yang disebut dengan doktrin pemenuhan prestasi substansial, yaitu suatu doktrin yang mengajarkan bahwa sungguhpun satu pihak tidak melaksanakan prestasinya secara sempurna, tetapi jika dia telah melaksanakan prestasinya tersebut secara substansial, maka pihak lain harus juga melaksanakan prestasinya secara sempurna. Apabila suatu pihak tidak melaksanakan prestasinya secara substansial, maka dia disebut tidak melaksanakan perjanjian secara material.

Berdasarkan hal tersebut, jika telah dilaksanakan *substansial performance* terhadap perjanjian yang bersangkutan, tidaklah berlaku lagi doktrin *exceptio non adimpleti contractus*, yakni doktrin yang mengajarkan bahwa apabila satu pihak tidak melaksanakan prestasinya, maka pihak lain dapat juga tidak melaksanakan prestasinya.

4.2. Hasil Pembahasan

4.2.1. Pengaturan Hukum Yang Berkaitan Dengan Kontrak Kerja Sama PT.

Angkasa Pura II Dengan Perum Damri

Pengaturan yang berkaitan dengan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri dikaitkan dengan hukum perjanjian. Perjanjian yang

¹⁹ R. Subekti, I, *Op.Cit.*, hlm. 23.

diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) menyatakan “suatu persetujuan adalah suatu perbuatan yang mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”.

Untuk sahnyanya suatu perjanjian harus dipenuhi ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata yaitu:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
3. Mengenai suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

Kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri merupakan jenis perjanjian konsensual adalah perjanjian diantara kedua belah pihak yang telah tercapai penyesuaian kehendak untuk mengadakan perikatan. Menurut KUH Perdata, perjanjian ini sudah mempunyai kekuatan hukum mengikat (Pasal 1338 KUH Perdata tentang asas kebebasan berkontrak).

Asas kebebasan berkontrak mula-mula muncul dan berlaku dalam hukum perjanjian Inggris sebagai awal dari sejarah timbulnya asas kebebasan berkontrak. Menurut Treitel, sebagaimana dikutip oleh Remy Sjahdeini, *freedom of contract* digunakan untuk merujuk kepada dua asas umum yaitu:²⁰

- a. Asas umum yang mengemukakan bahwa hukum tidak membatasi syarat-syarat yang boleh diperjanjikan oleh para pihak; asas tersebut tidak membebaskan berlakunya syarat-syarat suatu perjanjian hanya karena syarat-syarat perjanjian tersebut kejam atau tidak adil bagi satu pihak, asas

²⁰Remy Syahdeini, *Asas Kebebasan Berkontrak dan Kedudukan yang seimbang dari kreditur dan debitur*, makalah yang disampaikan pada Seminar Ikatan Notaris Indonesia di Surabaya pada tanggal 27 April 2003

ini ingin menegaskan bahwa ruang lingkup asas kebebasan berkontrak meliputi kebebasan para pihak untuk menentukan sendiri isi perjanjian yang ingin mereka buat.

- b. Asas umum yang mengemukakan pada umumnya seseorang menurut hukum tidak dapat dipaksa untuk memasuki suatu perjanjian, dengan asas umum ini ingin mengemukakan bahwa asas kebebasan berkontrak meliputi kebebasan bagi para pihak untuk menentukan dengan siapa dia ingin atau tidak ingin membuat perjanjian.

Asas ini merupakan asas umum yang bersifat universal. “Asas kebebasan berkontrak merupakan asas dalam hukum perjanjian yang dikenal hampir semua sistem hukum”.²¹ Asas kebebasan berkontrak telah menjadi asas hukum utama dalam hukum perdata, khususnya dalam hukum perjanjian, dikenal dalam *civil law system* maupun dalam *common law system*, bahkan dalam sistem hukum Islam.

Pengertian kebebasan berkontrak dalam *common law*:²²

1. Tidak seorang pun terikat untuk membuat kontrak apapun jika ia tidak menghendakinya (*nobody was bound to enter into any contracts at all if he did not choose to do so*);
2. Setiap orang memiliki pilihan orang dengan siapa ia akan membuat kontrak (*everyone had a choice of persons with whom he could contract*);
3. Orang dapat membuat pelbagai macam (bentuk) kontrak (*people could make virtually any kind of contract*);

²¹ Hardijan Rusli, *Hukum Perjanjian Indonesia dan Common Law*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2003, hlm. 38

²² Johannes Gunawan. *Kajian Ilmu Hukum Tentang Kebebasan Berkontrak*, Aditama, Bandung, 2008, hlm. 259

4. Orang dapat membuat berbagai kontrak dengan isi dan persyaratan yang dipilihnya (*people could make any kind of contract on an term they chose*).

Dalam sistem hukum nasional Indonesia, asas ini ini diimplementasikan pada hukum perjanjian sebagaimana diatur di dalam Pasal 1338 KUH Perdata yang menentukan kebebasan bagi setiap orang untuk melakukan perjanjian dengan siapa yang dikehendakinya dan bebas menentukan isi perjanjian yang akan dilakukan. Berdasarkan prinsip asas inilah maka Buku III KUHPerdata menganut sistem terbuka.

Asas kebebasan berkontrak pada prinsipnya sebagai sarana hukum yang digunakan subjek hukum untuk memperoleh hak kebendaan dan mengalihkan hak kebendaan demi pemenuhan kebutuhan diri pribadi subjek hukum. Dalam KUHPerdata yang menganut sistem kontinental kebebasan untuk melakukan kontrak dan menentukan isi kontrak dapat dilihat dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdata.

Wujud kebebasan berkontrak baru dapat diketahui dalam praktiknya pada saat melakukan perjanjian. Dalam memenuhi kebutuhan manusia, termasuk kebutuhan akan benda ekonomi, peranan perjanjian ini sangat penting karena perjanjian oleh hukum disebutkan sebagai titel untuk memperoleh hak kepemilikan.

Asas kebebasan berkontrak menurut hukum perjanjian Indonesia meliputi ruang lingkup sebagai berikut:²³

- a. Kebebasan untuk membuat atau tidak membuat perjanjian;
- b. Kebebasan untuk memilih pihak dengan siapa ia ingin membuat perjanjian;

²³ *Ibid* hlm. 265

- c. Kebebasan untuk menentukan atau memilih kausa dari perjanjian yang dibuatnya;
- d. Kebebasan untuk menentukan objek perjanjian;
- e. Kebebasan untuk menentukan syarat-syarat suatu perjanjian termasuk kebebasan untuk menerima atau menyimpangi ketentuan undang-undang yang bersifat opsional (*anvullend, optional*).

Untuk memenuhi rasa nyaman dan terselenggaranya kegiatan transportasi sudah pasti harus mempunyai dasar-dasar ataupun aturan-aturan yang harus diikuti dan dipatuhi. Adapun beberapa peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan transportasi darat yaitu: Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang ini mulai diberlakukan pada tanggal 22 juni 2009 dimana didahului Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 masih dinyatakan berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan undang-undang yang baru. Terdapat perbedaan antara Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 , dimana Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 lebih mengatur pada hukum publik dari pada hukum privat, sementara Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai tanggung jawab pengangkut untuk penumpang, barang dan pihak ketiga telah diatur dalam pasal tersendiri, yang mana pada undang-undang sebelumnya tanggung jawab tersebut diatur dalam satu pasal.²⁴

Tanggung jawab tersebut memang sudah selayaknya diatur dalam pasal tersendiri guna memperjelas dan mempertegas mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap penumpang, barang dan pihak ketiga, sehingga apabila

²⁴ Siti Nurbaiti *Op Cit* hlm 61

terjadi permasalahan dapat segera diselesaikan karena sudah ada kejelasan aturan yang mengatur.²⁵

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan ini haruslah memperhatikan peraturan pelaksana, agar setiap pasal-pasal yang ada dalam peraturan tersebut dapat dijalankan dan memberi hasil yang berguna bagi masyarakat, sehingga pemerintah perlu melakukan peninjauan ulang terhadap efektivitas dari Undang-Undang tersebut.

Peraturan-peraturan pendukung dalam penyelenggaraan transportasi darat merupakan suatu nilai tambah yang memberikan suatu jaminan kepastian hukum terhadap penumpang, barang, maupun pihak ketiga, sehingga peraturan-peraturan tersebut sedikit banyak perlu diketahui dan dikuasai oleh setiap masyarakat yang ada di Indonesia. Peraturan-peraturan yang ada dan telah disahkan tersebut merupakan suatu kekuatan untuk memperoleh kepastian hukum terhadap suatu pertanggungjawaban baik itu oleh pengangkut, penumpang, barang maupun pihak ketiga khususnya di bidang penyelenggaraan angkutan umum.

Peraturan yang terkait tentang kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri adalah *Head Of, Agreement* adalah Bagian dari Perjanjian yang ditandatangani oleh para pihak, yang sekurang-kurangnya mengatur subyek hukum, obyek perjanjian, jangka waktu perjanjian, dan kompensasi.²⁶

²⁵ Iwan Setiawan, *Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Terganjil Penegakan Hukum*, Medan, 2012, hlm. 2

²⁶ Perjanjian Kerja Sama PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri hlm. 2

4.2.2. Mekanisme Pembuatan Kontrak Kerja Sama Antara PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri

Bandar Udara Kualanamu Internasional Deli Serdang yang sudah berdiri sejak dari Tahun 2013 hingga saat ini, yang memiliki berbagai macam fasilitas baik sarana dan prasarana bagi para penggunanya, yang sudah dikelola oleh PT. Angkasa Pura II sejak Tahun 1984 yang kurang lebih sudah 33 (tiga puluh tiga) tahun lamanya.²⁷

Sebagai pengelola Bandar Udara Kualanamu PT. Angkasa Pura II sangat memperhatikan semua fasilitas guna kenyamanan masyarakat banyak yang mempergunakan. Hingga saat ini sudah ada kurang lebih 62 (enam puluh dua) toko/ ruangan yang disewakan PT. Angkasa Pura II terhadap para Mitra Usaha yang ingin mengembangkan dan memajukan bidang usahanya.²⁸

Dalam hal ini transportasi darat seperti Bus Damri, Almasar, Paradep, dan *Railink*, taksi dan jenis transportasi darat lain adalah angkutan antar moda untuk mengangkut penumpang ke Bandar Udara Kualanamu.²⁹

Setiap pihak yang ingin melakukan sewa ruangan khusus untuk penempatan angkutan antar jemput ke Bandar Udara Kualanamu yang dikelola oleh PT. Angkasa Pura II melakukan pengajuan permohonan untuk menjadi Mitra Usaha di Bandar Udara Kualanamu. Pengajuan proposal perusahaan yang ditujukan kepada *Executive General Manager* Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Mitra Usaha yang berminat di Bandar Udara Kualanamu akan diundang dalam rapat pembahasan kerjasama di Bandar

²⁷ Hasil Wawancara dengan Harry Marvi Sirait *Staf Of Operation & Service* PT. Angkasa Pura II Hari Senin 02 April 2018 Pukul. 09.00.00 Wib

²⁸ *Ibid*

²⁹ *Ibid*

Udara Kualanamu dan Mitra Usaha dipersihlakan memaparkan proposal bisnisnya.³⁰

Pihak yang ingin melakukan kerja sama berupa sewa menyewa ruangan pada Bandar Udara Kualanamu harus:

- a. Berbadan usaha: CV. Atau PT. (tidak cacat hukum)
- b. Memiliki kelengkapan dokumen, seperti: SIUP, NPWP, Akte Perusahaan, Domisili, TDP
- c. Tidak memiliki hutang di Bandara yang dikelola PT Angkasa Pura II (Persero).³¹

Dalam pelaksanaan perjanjian ini dimana pihak yang satu wajib melakukan prestasi dan pihak yang lain berhak atas prestasi yang dilakukan tersebut. Pemenuhan prestasi merupakan hakikat dari suatu perikatan. Prestasi yang dimaksud yaitu sebagai suatu pelaksanaan hal-hal yang tertulis dalam suatu kontrak oleh pihak yang telah mengikatkan diri untuk itu, pelaksanaan yang mana sesuai dengan *condition* sebagaimana disebutkan dalam kontrak yang bersangkutan.³²

Wujud dari prestasi tersebut yaitu berupa memberikan sesuatu, berbuat sesuatu, dan tidak berbuat sesuatu. Kemudian para pihak melakukan kesepakatan dalam perjanjian sewa ruangan. Sebagai pihak yang menyewakan dengan ini berjanji mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak penyewa atas kenikmatan suatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak penyewa disanggupi pembayarannya dan dengan ini

³⁰ *Ibid*

³¹ *Ibid*

³² Handri Raharjo, *Hukum Perjanjian di Indonesia*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2009 hlm. 26

pihak penyewa berjanji dan mengikatkan diri untuk membayar harga sewa dan menikmati dengan memakai ruangan untuk tempat kendaraan dari pihak yang menyewakan sebagaimana yang telah diuraikan dalam perjanjian tersebut.

Perjanjian ruangan atas sewa pemanfaatan fasilitas komersial yang dibuat oleh PT. Angkasa Pura II kepada Mitra Usaha yaitu Perusahaan Perum Damri untuk menyewa/memanfaatkan fasilitas komersial milik PT. Angkasa Pura II untuk dipergunakan dalam transportasi angkutan darat dalam trayek Bus. Dengan merek dagang Damri dengan jumlah armada 30 (tiga puluh) unit dengan kapasitas penumpang 25 (dua puluh lima) tempat duduk, dengan lokasi area kedatangan (*Pick Up Zone Bus*) tujuan Kualanamu-Amplas, Kualanamu-Careefour, Kualanamu-Stabat.³³

Atas sewa/pemanfaatan fasilitas komersial sebagaimana tersebut Mitra Usaha bersedia membayar biaya sewa ruang dan imbalan konsesi sebagaimana diatur pada perjanjian kerja sama sewa ruangan yang dibuat dan disepakati masing-masing pihak.

Obyek Perjanjian adalah fasilitas komersial yang terletak dan berlokasi di Bandara dan/atau tempat lain milik PT AP II, dengan rincian lokasi, luas/jumlah dan peruntukan penggunaan/pemanfaatan fasilitas komersial sebagaimana diatur dalam *Heod of Aqreement*.

Hak dan kewajiban PT. Angkasa Pura II dalam hal perjanjian sewa ruangan adalah:³⁴

³³ Perjanjian kerja sama PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri hlm. 2

³⁴ *Ibid* hlm. 4

1. Atas pemanfaatan fasilitas komersial oleh Mitra Usaha, dapat disepakati kewajiban biaya sewa/pemanfaatan/ (kompensasi fasilitas komersial, dengan nilai sebagaimana diatur dalam *head of agreement*.
2. PT AP II memberikan izin pemanfaatan fasilitas komersial hanya untuk dipergunakan dalam kegiatan usaha tertentu sebagaimana diatur dalam *Head of Agreement*, tidak diizinkan untuk keperluan lain yang menyimpang dari yang telah ditentukan.
3. Atas izin pelaksanaan kegiatan usaha oleh Mitra Usaha dari PT AP II, disepakati kewajiban membayar Imbalan Konsesi Usaha, yang besaran/nilai dan cara perhitungannya sebagaimana diatur dalam *Head of Agreement*.
4. Fasilitas komersial milik PT AP II berdasarkan perjanjian, tidak boleh dijaminkan dan/atau dibebani hak tanggungan dalam bentuk apapun kepada pihak lain.
5. Ruang/fasilitas usaha yang dibangun oleh Mitra Usaha berdasarkan perjanjian, tidak boleh dijaminkan dan/atau dibebani hak tanggungan, kecuali mendapat persetujuan dari PT AP II terlebih dahulu.

Tata tertib dalam kontrak kerjasama sewa ruangan PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri;³⁵

1. Membayar uang sewa sesuai kesepakatan yang dibuat dan tercantum dalam perjanjian kerja sama sewa ruangan.
2. Memberikan imbalan konsesi usaha sesuai kesepakatan yang dibuat dalam perjanjian kerjasama sewa ruangan.
3. PT AP II dalam batas kewenangannya melaksanakan tugas selaku pengelola bandara, dapat melakukan pengawasan, pemeriksaan, dan pengaturan terhadap kegiatan operasional Mitra Usaha di bandara selama melakukan usahanya, termasuk tetapi tidak terbatas pada:

³⁵ *Ibid* hlm. 14-15

- a. Jenis dan harga/tarif, Mitra Usaha wajib membuat daftar harga barang atau jasa untuk pelanggan dan memastikan harga barang kompetitif dibandingkan dengan harga di pusat kota;
 - b. Mutu pelayanan;
 - c. Kebersihan, ketertiban dan keamanan;
 - d. Jam operasional serta kelengkapan peralatan operasional;
 - e. Personil Mitra Usaha
4. Mitra Usaha wajib menggunakan perangkat dalam setiap transaksi yang menghasilkan per titik usaha secara *real time* sekurang-kurangnya:
 - a. Kuitansi/slip pembayaran;
 - b. Penjualan per kategori produk;
 - c. Penjualan per produk (harga satuan, merk dan nama produk);
 - d. Diskon;
 - e. Laporan penjualan harian dan bulanan;
 - f. Jenis / alat pembayaran.
 5. Sebelum beroperasi, PT AP II dapat melakukan pemeriksaan perangkat dan berhak meminta penjelasan terkait aplikasi dan pengembangannya, dan meminta perubahan apabila dirasa perlu.
 6. Mitra Usaha wajib melengkapi pegawai/karyawannya dengan seragam dilengkapi dengan tanda pengenalan/identitas perusahaan.
 7. Mitra Usaha wajib menggunakan konsep *shopping bags go green* apabila PT AP II menerapkan ketentuan tersebut.
 8. Mitra Usaha wajib menyediakan kotak P3K berikut isinya, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
 9. Mitra Usaha wajib memberikan jaminan kualitas pelayanan dalam bentuk *Service Level Agreement* (SLA) atau *Service Level Guarantee* (SLG) dengan standar pelayanan sebagaimana diterapkan di lingkungan PT AP II dan/atau ketentuan perundang-undangan yang berlaku.
 10. Mitra Usaha tidak diperkenankan melakukan kegiatan yang menyimpang dari apa yang telah ditentukan dalam Perjanjian, kegiatan yang dilarang peraturan perundang-undangan (termasuk dilarang menjual barang/produk palsu), maupun yang melanggar kesusilaan, ketertiban umum termasuk tidak melakukan korupsi, kolusi dan nepotisme, serta dilarang melakukan perbuatan yang dapat menimbulkan bahaya, kerugian dan gangguan bagi PT AP II maupun pihak lain.
 11. Mitra Usaha wajib melaporkan setiap kejadian yang berpotensi gangguan terhadap keamanan dan atau keselamatan penerbangan/bandara, yang terjadi pada obyek Perjanjian, kepada PT. AP II.
 12. Mitra Usaha harus tetap mengikuti dan menaati setiap peraturan yang berlaku (termasuk ketentuan mengenai Hak Atas Kekayaan Intelektual) dan berkaitan dengan perjanjian ini, baik yang dikeluarkan oleh PT AP II maupun oleh Instansi yang berwenang.
 13. Mitra Usaha tidak diperkenankan untuk mengalih sewakan atau melepaskan hak pemanfaatan fasilitas komersial baik sebagian maupun seluruhnya, kepada pihak lain, kecuali mendapat persetujuan tertulis dari PT AP II.
 14. Mitra Usaha tidak diperkenankan melakukan perjanjian atau kerjasama dengan pihak lain berdasarkan mana usaha pekerjaannya diurus oleh pihak lain dengan menggunakan fasilitas komersial, dimana pendapatan atau

- keuntungannya dibagi dengan pihak lain. Kecuali mendapat persetujuan tertulis dari PT. AP II.
15. Pegawai maupun kendaraan Mitra Usaha jika akan memasuki kawasan terbatas (*restricted area*) di Bandara wajib mengikuti ketentuan perundang-undangan yang berlaku dengan melengkapi pas/surat izin masuk, dengan biaya menjadi tanggung jawab Mitra Usaha.
 16. Mitra Usaha tidak diperkenankan menyimpan barang atau bahan yang bersifat *eksplosif* atau berbahaya bagi keselamatan dan keamanan penerbangan, bandara, dan atau umum yang dapat menimbulkan kerugian bagi PT. AP II atau pihak lain (antan lain dengan tidak memasak menggunakan kompor berbahan bakar gas atau minyak tanah di ruangan. Memasak harus pada tempat yang telah ditentukan untuk memasak).
 17. Mitra Usaha tidak boleh rnemasang tulisan/gambar atau pengumuman yang dapat ditafsirkan sebagai iklan (di luar yang diperjanjikan), tanpa izin tertulis dari PT. AP II.
 18. Mitra Usaha wajib menjaga kebersihan dan keamanan lingkungan.
 19. Mitra Usaha harus membuang sampah dan air limbah (apabila ada) pada tempat yang telah disediakan dengan cara sesuai ketentuan di lingkungan PT. AP II.
 20. Mitra Usaha wajib:
 1. Memiliki *Standar Operoting Procedure* (SOP) penanganan kebakaran yang sesuai dengan ketentuan di lingkungan PT AP II;
 2. Menyediakan peralatan/tabung pemadam kebakaran dalam jumlah dan jenis yang ditentukan oleh PT AP II guna mengantisipasi bahaya kebakaran;
 3. Memberikan pelatihan ahli K3 bersertifikasi dan pelatihan tata cara penggunaan pemadam kebakaran kepada pegawai/karyawannya agar memiliki kemampuan penanganan kebakaran sesuai SOP tersebut huruf a (dapat rnengikuti pelatihan penanganan kebakaran bersama PT. AP II).
 21. Mitra Usaha wajib menyerahkan salinan kontrak/perjanjian *lisensi franchise*, apabila dalam pelaksanaan kegiatan usahanya menggunakan atau memanfaatkan merek (terdaftar) pihak lain.

Kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri Masa kerjasama 2 (dua) tahun terhitung tanggal 25 Juli 2017 sampai dengan 24 Juli 2019. Konsesi usaha yang dimaksud setiap bulannya belum termasuk PPN, dibayarkan selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja sejak faktur tagihan diterima oleh Perum Damri.

Imbalan Konsesi Usaha Untuk PT AP II, diperhitungkan berdasarkan: Persentase, sebesar: 10 % per bulan. Diperhitungkan dari/dalam bentuk: *Omzet Bruto*, minimum total *omzet* (sebelum pajak sebesar Rp 885.000.000,- (delapan

ratus delapan puluh lima juta rupiah) per bulan sehingga nilai imbalan konsesi usaha per bulan menjadi sebesar Rp. 88.500.000,- (delapan puluh delapan juta lima ratus ribu rupiah). Diperhitungkan sejak tanggal 25 Juli 2017.

Cara pembayaran dilakukan per bulan melalui pendebitan rekening deposit selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kerja setelah faktur tagihan diterima Mitra Usaha. Mitra Usaha wajib menyampaikan nomor rekening Deposit, saldo minimal di rekening deposit adalah sebesar 4 (empat) kali nilai tagihan konsesi usaha dan surat kuasa pendebitan rekening deposit kepada PT AP II selambat-lambatnya 7 (tujuh) hari sejak tanggal perjanjian ini ditandatangani.

Mitra Usaha wajib menyerahkan laporan *omzet bruto* setiap hari (H+1) dalam bentuk digital ke dalam sistem yang disediakan PT Angkasa Pura II (Persero) yaitu ECSys (*Epos-data Collection system*) paling lambat pukul 10.00 Wib dan menyerahkan laporan *omzet bruto* secara tertulis yang dilampirkan dengan bukti/struk penjualan e-Pos periode tanggal 1 sampai dengan 30/31 bulan sebelumnya, selambat-lambatnya setiap tanggal 1 (satu) bulan berjalan dan apabila tidak melaporkan sampai batas waktu tersebut, maka konsesi usaha diperhitungkan dari 2 (dua) kali minimum *omzet bruto* yang telah ditetapkan.

Dalam hal mitra usaha bermaksud untuk memperpanjang kontrak, maka harus mengajukan surat permohonan perpanjangan, selambat-lambatnya 3 (tiga) bulan sebelum kontrak berakhir. Perum Damri wajib mematuhi semua aturan yang berkaitan dengan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) PT Angkasa Pura II (Persero) Bandara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Perum Damri bersedia menjaga kebersihan, kenyamanan dan ketertiban dilingkungan pengendapan bus.

Nilai Minimum *Omzet Bruto* (MOB) dapat dievaluasi setiap saat oleh PT Angkasa Pura II (Persero) atas dasar pengamatan, analisa. Survey dan sebagainya. Perum Damri wajib menjalankan dan mematuhi penyediaan tingkat layanan (*Services Level Agreement*) yang dituangkan dalam kontrak perjanjian kerjasama. Apabila jaminan penyediaan tingkat layanan (*Services Level Agreement*) angkutan moda transportasi darat bus tidak dapat terpenuhi, maka Perum Damri bersedia dikenakan sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Apabila dikemudian hari lokasi tersebut akan dipergunakan untuk kepentingan operasional, maka PT Angkasa Pura II (Persero) dapat memindahkan/membatalkan dan mengakhiri persetujuan kerjasama dengan Perum Damri dan tidak dapat menuntut biaya ganti rugi dalam bentuk apapun kepada PT Angkasa Pura II (Persero). PT Angkasa Pura II berhak mengakhiri kesepakatan kerjasama yang telah tertuang dan disepakati pada Berita Acara Perpanjangan Kerjasama Moda Transportasi Perum Damri nomor: BAC.15.02.01/05106120171457 tanggal 15 Juni 2017, apabila dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari kalender sejak surat persetujuan ini diterbitkan, perjanjian kerjasama belum ditandatangani oleh Mitra Usaha, pembatalan/pengakhiran kerjasama tanpa perantara Hakim dan oleh karena itu para pihak secara tegas menyatakan mengesampingkan ketentuan Pasal 1266 dan 1267 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, pembatalan tersebut cukup dilaksanakan dengan surat pemberitahuan oleh PT Angkasa Pura II (Persero) kepada Perum Damri.

Selama proses administrasi berlangsung, para pejabat dan staff PT Angkasa Pura II (Persero) maupun Mitra Usaha wajib mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk tidak melakukan praktik

Korupsi, Kolusi dan Nepotisme (KKN). Hal-hal lain yang belum tercantum dalam ijin prinsip akan ditindaklanjuti dan dituangkan dalam perjanjian kerjasama. Sepanjang perjanjian kerjasama belum ditandatangani oleh kedua belah pihak maka ijin prinsip ini berlaku sebagai dasar perikatan dan Mitra Usaha wajib mematuhi dan mentaati ketentuan-ketentuan yang tertuang dalam ijin prinsip dimaksud.

4.2.3. Akibat Hukum Jika Terjadi Pelanggaran Dalam Kontrak Kerja Sama

Antara PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri

Dalam hal terjadinya wanprestasi, maka pihak lain sebagai pihak yang menderita kerugian dapat memilih antar beberapa kemungkinan, yaitu:³⁶

- a. Pihak yang dirugikan menuntut pelaksanaan perjanjian
- b. Pihak yang dirugikan menuntut ganti rugi
- c. Pihak yang dirugikan menuntut pelaksanaan perjanjian disertai ganti rugi
- d. Pihak yang dirugikan menuntut pembatalan perjanjian
- e. Pihak yang dirugikan menuntut pembatalan perjanjian disertai dengan ganti rugi.

Akibat hukum yang timbul dari wanprestasi dapat juga disebabkan karena keadaan memaksa (*force majeure*). Keadaan memaksa (*force majeure*) yaitu salah satu alasan pembenar untuk membebaskan seseorang dari kewajiban untuk mengganti kerugian (Pasal 1244 dan Pasal 1445 KUHPerdata). Menurut undang-undang ada tiga hal yang harus dipenuhi untuk adanya keadaan memaksa, yaitu:

³⁶ Wirjono Prodjodikoro 2011 *Op Cit* hlm. 65

- a. Tidak memenuhi prestasi,
- b. Ada sebab yang terletak di luar kesehatan debitur,
- c. Faktor penyebab itu tidak terduga sebelumnya dan tidak dapat dipertanggungjawabkan kepada debitur.³⁷

Jika dalam suatu perjanjian telah terjadi wanprestasi atau ingkar janji maka pasti akan ada suatu akibat yang terjadi yaitu:

- a. Perikatan tetap ada.
Kreditur masih dapat menuntut kepada debitur pelaksanaan prestasi, apabila ia terlambat memenuhi prestasi. Disamping itu, kreditur berhak menuntut ganti rugi akibat keterlambatan melaksanakan prestasinya. Hal ini disebabkan kreditur akan mendapatkan keuntungan apabila debitur melaksanakan prestasi tepat pada waktunya.
- b. Debitur harus membayar ganti rugi kepada debitur (Pasal 1243 KUH Perdata).
- c. Beban resiko beralih untuk kerugian debitur, jika halangan itu timbul setelah debitur wanprestasi, kecuali bila ada kesengajaan atau kesalahan besar dari pihak kreditur. Oleh karena itu, debitur tidak dibenarkan untuk berpegang pada keadaan memaksa.

Jika peringatan lahir dari perjanjian timbal balik, kreditur dapat membebaskan diri dari kewajibannya memberikan kontra prestasi dengan menggunakan Pasal 1266 KUH Perdata.³⁸

Dalam perjanjian kerjasama PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri pelanggaran yang mungkin terjadi adalah:

- a. Mitra Usaha terlambat melakukan pembayaran kewajiban berdasarkan perjanjian;
- b. Mitra Usaha terlambat menyampaikan laporan pembukuan/catatan *omzet* atau laporan Mitra Usaha melewati tanggal berdasarkan syarat-syarat umum perjanjian selama 3 (tiga) bulan berturut-turut;

³⁷ *Ibid* hlm. 69

³⁸ Salim Hs, *Op Cit* hlm. 99

- c. Mitra Usaha lalai atau secara sengaja tidak melaksanakan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam perjanjian;
- d. Mitra Usaha melakukan *fraud* atau kecurangan atas pelaporan *omzet* dimaksud, maka diberikan sanksi berupa pengenaan 2 (dua) kali tagihan konsesi bulan berjalan. Apabila masih ditemukan *fraud* atau kecurangan maka akan dilakukan pemutusan kontrak kerjasama
- e. PT AP II menerapkan dan/atau mensyaratkan penggunaan sistem aplikasi monitoring, EPOS (*electronic point of sales*) atau SIGO (sistem informasi kargo) atau sistem aplikasi minitoring lainnya, dalam aktifitas ketaatan usaha Mitra Usaha namun Mitra Usaha tidak menyesuaikan (apabila Mitra Usaha telah memiliki sistem sendiri) atau tidak menggunakan, tidak mengoperasikan atau merusak peralatan e-Pos/SIGO atau sistem lainnya dimaksud; Berdasarkan hasil evaluasi PT AP II kegiatan usaha Mitra Usaha mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran operasional Bandara dan/atau kenyamanan pengguna Bandara;
- f. Mitra Usaha tidak melaksanakan atau terlambat melaksanakan atau PT AP II tidak dapat melakukan pendebitan kewajiban Mitra Usaha sebagaimana diatur pada perjanjian;

Akibat hukum terhadap terjadinya pelanggaran yang dilakukan Perum Damri PT AP II akan memberlakukan peringatan dan/atau sanksi sebagai berikut;³⁹

- 1. PT. AP II mengirimkan peringatan I (pertama);
- 2. 7 (tujuh) hari kalender setelah tanggal peringatan I (pertama) diterima Mitra Usaha, dan tidak ditanggapi positif oleh Mitra Usaha, maka PT AP

³⁹ Perjanjian kerja sama PT. Angkasa Pura II Dengan Perum Damri hlm. 13-14

II akan mengirimkan Peringatan II (kedua) disertai dengan pengurangan fasilitas (pemutusan jaringan listrik dan/atau jaringan fasilitas lainnya) yang digunakan Mitra Usaha;

3. 7 (tujuh) hari kalender setelah tanggal Peringatan II (kedua) diterima Mitra Usaha, dan tidak ditanggapi positif oleh Mitra Usaha, maka PT AP II akan mengirimkan Peringatan III (ketiga) disertai dengan penyegelan terhadap fasilitas komersial yang disewa/dimanfaatkan oleh Mitra Usaha dan/atau pemutusan/pengakhiran perjanjian ini secara sepihak tanpa melalui perantara Hakim dan mengeluarkan/memindahkan, dan/atau memusnahkan barang milik Mitra Usaha atau pihak lain yang terdapat dalam fasilitas komersial ke tempat lain, dan/atau menyita/menjual aset Mitra Usaha sebagai kompensasi terhadap kewajiban pembayaran Mitra Usaha yang belum dilaksanakan kepada PT AP II. Segala biaya dan kerugian yang timbul akibat pengosongan, pemindahan dan/atau pemusnahan barang-barang tersebut menjadi beban dan tanggung jawab Mitra Usaha sepenuhnya. Selanjutnya PT AP II berhak mengalihkan hak pemanfaatan fasilitas komersial kepada pihak lain
4. Seluruh biaya serta akibat yang timbul dari dikenakannya sanksi menjadi resiko dan tanggung jawab Mitra Usaha sepenuhnya.
5. Pengakhiran perjanjian kerjasama yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura II terhadap Mitra Usaha.

Dalam hal Mitra Usaha melanggar ketentuan yang berlaku dalam perjanjian kerjasama dan/atau peraturan dan prosedur yang berlaku di bandara yang berakibat pemutusan kerjasama, maka Mitra Usaha (baik perusahaan dan

pemilik perusahaan) tidak diperkenankan untuk mengikuti seleksi dan/atau melakukan kerjasama dengan PT AP II selama 1 (satu tahun sejak pemutusan kerjasama.

Apabila dalam proses kerjasama terjadi penyimpangan dan/atau kecurangan, termasuk tetapi tidak terbatas pada:

- a. Indikasi manipulasi harga baik penggelembungan (*mork up* atau pengurangan (*mork down*);
- b. Indikasi pemalsuan identitas Mitra Usaha; atau
- c. Hal-hal lain, yang dapat menimbulkan bahaya, kerugian dan gangguan bagi PT AP II maupun pihak lain, maka dapat dilakukan penundaan proses perjanjian oleh PT AP II.

Untuk mengatasi penyelesaian perselisihan jika terjadi pelanggaran yang diantara para pihak yakni dapat dilakukan melalui dua pola penyelesaian sengketa yaitu pertama penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan (*litigasi*) dan yang kedua penyelesaian sengketa melalui alternatif penyelesaian sengketa (*non litigasi*). Beberapa lembaga dalam lembaga penyelesaian sengketa alternatif di luar pengadilan adalah sebagai berikut:

1. Negosiasi

Adalah proses konsensual yang digunakan para pihak untuk memperoleh kesepakatan di antara mereka yang bersengketa. Negosiasi dijadikan sarana bagi mereka yang bersengketa untuk mencari solusi pemecahan masalah yang mereka hadapi tanpa melibatkan pihak ketiga sebagai penengah. Negosiasi biasanya digunakan dalam kasus yang tidak terlalu pelik, di mana para pihak beritikad baik untuk secara bersama-sama memecahkan persoalannya.

Negosiasi dilakukan jika komunikasi antara pihak masih terjalin dengan baik, masih ada rasa saling percaya dan ada keinginan baik untuk mencapai kesepakatan serta menjalin hubungan baik.⁴⁰ Negosiasi adalah sarana paling banyak digunakan. Sarana ini, telah telah dipandang sebagai sarana yang paling efektif. Negosiasi adalah cara penyelesaian sengketa yang paling dasar dan paling tua digunakan. Penyelesaian melalui negosiasi merupakan cara yang paling penting, karena penyelesaian melalui negosiasi paling mudah dilakukan dan mudah untuk mendapatkan kesepakatan para pihak yang bersengketa. Banyak sengketa diselesaikan setiap hari oleh negosiasi ini tanpa adanya publisitas atau menarik perhatian publik.⁴¹

2. Mediasi

Adalah proses negosiasi pemecahan masalah, di mana pihak luar yang tidak memihak bekerja sama dengan pihak yang bersengketa untuk mencari kesepakatan bersama. Mediator tidak berwenang untuk memutus sengketa, tetapi hanya membantu para pihak untuk menyelesaikan persoalan-persoalan yang dikuasakan padanya.⁴²

Hampir sama dengan pengertian tersebut, menurut Gary Goodpaster, mediasi adalah proses negosiasi pemecahan masalah di mana pihak luar yang tidak memihak (impartial) dan netral tetap bekerja dengan pihak yang bersengketa untuk membantu mereka memperoleh kesepakatan perjanjian dengan memuaskan.⁴³

⁴⁰ Khotibul Umam, *Penyelesaian Sengketa Diluar Pengadilan*, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2010, hlm. 10

⁴¹ Huala Adolf, *Hukum Perdagangan Internasional*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011, hlm. 201

⁴² *Ibid* hlm. 202

⁴³ Gary Good Paster, *Arbitrase di indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995, hlm. 11

Tujuan mediasi adalah tidak untuk menghakimi salah atau benar namun lebih memberikan kesempatan kepada para pihak untuk menemukan jalan keluar dan pembaharuan perasaan, melenyapkan kesalahpahaman, menentukan kepentingan yang pokok, menemukan bidang-bidang yang mungkin dapat persetujuan dan menyatukan bidang-bidang tersebut menjadi solusi yang disusun sendiri oleh para pihak.⁴⁴ Ketika para pihak gagal menyelesaikan sengketa melalui mediasi, mereka masih dapat menyerahkan ke forum yang mengikat yaitu penyelesaian melalui hukum, yaitu pengadilan. Sedangkan yang menjadi Mediator dalam menyelesaikan perselisihan secara mediasi adalah kesepakatan para pihak namun, tidak memiliki hubungan kekeluargaan antara para pihak yang akan melakukan penyelesaian secara mediasi.

3. Konsiliasi

Jika pihak yang bersengketa tidak mampu merumuskan suatu kesepakatan dari pihak ketiga yang mengajukan usulan jalan keluar sebagai penyelesaian, proses ini disebut dengan konsiliasi. Proses penyelesaian model ini mengacu pada pola penyelesaian secara konsensus, yaitu pihak netral dapat berperan secara aktif ataupun secara pasif. Pihak yang bersengketa harus menyatakan persetujuan atas usulan pihak ketiga tersebut dan menjadikannya sebagai kesepakatan dalam penyelesaian sengketa.

Konsiliasi bisa juga diselesaikan oleh seorang individu atau suatu badan yang disebut dengan komisi konsiliasi. Komisi konsiliasi bisa yang sudah terlembaga atau *ad hoc* (sementara) yang berfungsi untuk menetapkan

⁴⁴ Salim Hs. *Op Cit* hlm. 157

persyaratan-persyaratan penyelesaian yang diterima oleh para pihak. Namun, putusannya tidaklah mengikat para pihak.⁴⁵

4. Arbitrase

Arbitrase adalah penyerahan sengketa secara sukarela kepada pihak ketiga yang netral. Pihak ketiga ini bisa individu, arbitrase terlembaga atau arbitrase sementara.⁴⁶ Para pihak sepakat menyetujui untuk menyelesaikan sengketa kepada pihak yang netral. Dalam arbitrase, para pihak memilih sendiri pihak yang bertindak sebagai hakim dan hukum yang diterapkan. Arbiter hakikatnya merupakan hakim swasta sehingga mempunyai kompetensi untuk membuat putusan terhadap sengketa yang terjadi. Putusan yang dimaksud bersifat *final and binding*, serta merupakan *win-loss solution*.

Penyelesaian sengketa yang terjadi karena wanprestasi maupun karena perbuatan melawan hukum dapat diselesaikan melalui jalur diluar pengadilan seperti yang telah dijelaskan di atas. Namun, pada kenyataannya belum tentu cara penyelesaian tersebut menghasilkan sesuatu yang baik, bisa saja para pihak tetap tidak mau berdamai menyelesaikan sengketa dan perselisihan diantara mereka, dengan kata lain maka sengketa atau permasalahan yang dihadapi masuk kepada proses hukum di Pengadilan Negeri yang berwenang mengadili perkara tersebut.

Adapun pelaksanaan acara perdata secara garis besar dapat digambarkan sebagai berikut; yaitu Pihak penggugat (yang merasa dirugikan) mengajukan surat gugatan kepada Kantor Panitera Pengadilan Negeri setempat. Berdasarkan surat gugatan tersebut, Juru sita menyampaikan sebuah surat pemberitahuan kepada pihak tergugat (yang menimbulkan kerugian) yang isi pokoknya menyatakan,

⁴⁵ Huala Adolf *Op Cit* hlm. 205

⁴⁶ *Ibid* hlm.206

bahwa pihak tergugat harus datang menghadap ke Kantor Pengadilan untuk diperiksa oleh hakim dalam suatu perkara keperdataan seperti yang disebutkan dalam surat pemberitahuan tersebut.⁴⁷

Pada masa sekarang ini, berdasarkan surat gugatan dari pihak penggugat, hakim memanggil kedua pihak (penggugat dan tergugat) untuk datang menghadap ke sidang pengadilan yang akan melakukan pemeriksaan dalam perkara perdata seperti yang dijelaskan dalam surat gugatan tersebut. Pengajuan permohonan gugatan oleh penggugat dilakukan baik secara tertulis di atas kertas yang bermaterai, maupun disampaikan secara lisan kepada Ketua Pengadilan Negeri setempat. Pada waktu mengajukan gugatan, pihak penggugat diharuskan membayar sejumlah uang yang telah ditentukan kepada panitera Pengadilan Negeri untuk ongkos perkara yang bersangkutan, namun dapat juga dibebaskan jika penggugat tersebut tidak mampu membayar.

Apabila kedua pihak telah hadir pada hari yang telah ditentukan, hakim membuka sidang pengadilan. Mula-mula dalam sidang pengadilan itu, Ketua Pengadilan berusaha untuk mendamaikan kedua pihak yang bersengketa. Jika tercapai perdamaian, maka dibuatlah akte perdamaian yang isinya harus dilaksanakan oleh kedua pihak tersebut. Namun, jika pihak-pihak yang berpekar itu tidak dapat didamaikan lagi, maka hakim lalu membacakan surat gugatan yang telah diajukan oleh penggugat, dan kemudian hakim memeriksa baik penggugat maupun tergugat. Selama pemeriksaan masih berlangsung, masing-masing pihak diperkenankan mengajukan saksi-saksi untuk menguatkan kebenarannya. Sebelum

⁴⁷C.S.T Kansil. *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. PN.Balai Pustaka, Jakarta, 1986, hlm. 331

memberikan kesaksiannya, para saksi itu terlebih dahulu harus mengangkat sumpah.

Ketua Pengadilan setelah selesai mendengarkan dan mempertimbangkan segala sesuatu yang berkenaan dengan perkara tersebut (keterangan kedua pihak yang berpekar, saksi-saksi dan bukti-bukti yang dikemukakan dalam sidang pengadilan), maka Ketua Pengadilan akan memutuskan siapa yang benar, yang sifatnya menerima gugatan dan berarti penggugat yang menang ataupun menolak gugatan yang berarti pihak penggugat dikalahkan. Pihak yang dikalahkan wajib membayar ongkos-ongkos perkara.⁴⁸

Hakim pengadilan dapat mengadili dan memutuskan suatu perkara tanpa hadirnya pihak tergugat, dalam hal pihak tergugat tidak hadir pada hari pemeriksaan walaupun ia telah dipanggil dengan sepatutnya. Pihak tergugat terhukum juga dapat mengajukan perlawanan terhadap putusan tanpa hadirnya tergugat. Namun, dalam hal putusan dijatuhkan oleh hadirnya kedua belah pihak maka masing-masing pihak harus menerima putusan tersebut, jika tidak menerima dapat melakukan upaya hukum, namun akan memakan proses dan waktu yang lebih lama dan juga biaya yang lebih banyak.

Perjanjian maupun perubahannya (termasuk lampiran perjanjian) diatur dan tunduk pada hukum serta hanya dapat ditafsirkan menurut dan berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku di Republik Indonesia. Perselisihan yang timbul akibat pelaksanaan perjanjian akan diselesaikan oleh para pihak secara musyawarah untuk mencapai mufakat, paling lambat 14 (empat belas) hari. Apabila dengan cara musyawarah dan mufakat sebagaimana dimaksud dalam

⁴⁸ *Ibid* hlm.332

tidak tercapai, maka para pihak sepakat untuk menyelesaikan perselisihan tersebut di Pengadilan Negeri tempat Bandara atau lokasi obyek perjanjian berada.

Segala akibat yang timbul dalam pelaksanaan perjanjian kerjasama, para pihak memilih tempat kedudukan hukum (domisili) yang tetap dan umum di Pengadilan Negeri tempat fasilitas komersial yang menjadi obyek perjanjian berada. Dalam hal terjadi perselisihan dan masih dalam proses penyelesaian, para pihak tetap wajib memenuhi kewajibannya sebagaimana diatur dalam perjanjian.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

5.1. Simpulan

1. Pengaturan hukum tentang kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri adalah dikaitkan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu Pasal 1313 KUH Perdata, Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang syarat sah kontrak atau perjanjian dan Pasal 1338 tentang asas kebebasan berkontrak serta dikaitkan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan dan *Head Of Agreement* yaitu isi dari perjanjian yang dibuat oleh PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri.
2. Mekanisme pembuatan kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri melakukan pengajuan permohonan minat usaha di Bandar Udara Kualanamu. Pengajuan proposal perusahaan yang ditujukan kepada *Executive General Manager* Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Kualanamu Deli Serdang. Mitra Usaha yang berminat di Bandar Udara Kualanamu akan diundang dalam rapat pembahasan kerjasama di bandara kualanamu dan mitra usaha dipersihlakan memaparkan proposal bisnisnya.
3. Pelanggaran yang dilakukan oleh pihak Mitra Usaha adalah dengan terlambatnya melakukan pembayaran, tidak menyerahkan laporan hasil omzet dan melakukan kecurangan dalam hasil laporan omzet, dan akibat yang diterima atas pelanggaran yang dilakukan adalah dengan mendapatkan Peringatan I sampai dengan Peringatan III yang dilakuakn

PT. Angkasa Pura II jika Mitra Usaha tidak menanggapi, pemutusan aliran listrik, serta pengisongan, penyegelan dan penyitaan asset Mitra Usaha untuk memenuhi kewajiban Mitra Usaha terhadap PT. Angkasa Pura II serta terjadinya pemutusan kontrak kerjasama antara PT. Angkasa Pura II dengan Mitra Usaha dan tidak diperbolehkan melakukan kerjasama selama setahun semenjak terjadinya pemutusan kontrak kerjasama.

5.2. Saran

Saran-saran yang hendak diketahui sebelum melakukan kontrak kerjasama yaitu:

1. Sebaiknya pihak perusahaan atau pelaku usaha yang ingin melakukan kerjasama kepada pihak Bandar Udara Kualanamu harus memenuhi ketentuan yang dibuat, oleh PT. Angkasa Pura II sebagai pihak pengelola agar dapat menjalin kerja sama dengan tidak melanggar peraturan perundang-undangan dan peraturan yang dibuat oleh para pihak dalam perjanjian.
2. Mitra Usaha yang ingin melakukan kontrak kerja sama dengan PT. Angkasa Pura II harus memenuhi syarat-syarat yang ditentukan dan mengikuti proses yang dibuat untuk dapat menjalin kerjasama dengan PT. Angkasa Pura II untuk dapat memajukan usaha bisnisnya, terutama di bidang transportasi darat sebagai angkutan antar moda penumpang.
3. Penyelesaian perselisihan seharusnya dibuat dengan cara musyawarah mufakat tersebut, serta perihal mengenai biaya yang ditanggung pada saat melaksanakan penyelesaian perselisihan dengan cara musyawarah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad., ***Hukum Pengangkutan Niaga***, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001.
- Abbas Salim, ***Manajemen Transportasi***. Raja Grafindo, Jakarta, 2006.
- Achmad Ichsan, ***Hukum Perdata I B***, PT. Pembimbing Masa, Jakarta, 2006.
- Ahmad Munawar, ***Dasar-Dasar Teknik Transportasi***. Betta Offset, Yogyakarta, 2005.
- Astri Wijayanti, ***Strategi Penulisan Hukum***, Lubuk Agung, Bandung, 2011.
- C.S.T Kansil. ***Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia***. PN. Balai Pustaka, Jakarta, 1986.
- Djanianus Djamin, ***Pengantar Ilmu Hukum***. Usu Press, Medan, 2001.
- E. Suherman., ***Tanggung Jawab Pengangkut dalam Hukum Udara Indonesia***, Eresco, Bandung, 2002.
- Gari Good Paster, ***Arbitrase di Indonesia***, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1995.
- Handri Raharjo, ***Hukum Perjanjian di Indonesia***, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2009.
- Hardijan Rusli, ***Hukum Perjanjian Indonesia dan Common Law***, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2003.
- Huala Adolf, ***Hukum Perdagangan Internasional***, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.
- Imam Syahputra, ***Tanya Jawab Hukum Ketenagakerjaan Indonesia***, Havarindo. Jakarta. 2000.
- Iwan Setiawan, ***Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Yang Terganjil Penegakan Hukum***, Medan, 2012.
- Juhaya s. Praja, Afif Muhammad, ***Teori Hukum dan Aplikasinya***, CV. Pustaka Setia. Jakarta, 2014.
- Johannes Gunawan. ***Kajian Ilmu Hukum Tentang Kebebasan Berkontrak***, Aditama, Bandung, 2008.

Khotibul Umam, ***Penyelesaian Sengketa Diluar Pengadilan***, Pustaka Yustisia, Yogyakarta, 2010.

Mariam Darus Badruzaman, ***Kompilasi Hukum Perikatan***, PT.Citra Aditya Bakti, Bandung, 2001

_____, ***Aneka Hukum Bisnis***, Alumni. Bandung, 2005.

M. Solly Lubis, ***Filsafat Ilmu dan Penelitian***, Mandar Maju, Bandung, 1994.

Munir Fuady, ***Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)***, Citra Aditya Bakti, Bandung. 2001.

P.N.H Simanjuntak, ***Pokok-Pokok Hukum Perdata Indonesia***, Djambatan, Jakarta, 2009.

Purwahid Patrik, ***Dasar-Dasar Hukum Perikatan (Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian dan Dari Undang-Undang)***, Mandar Maju, Bandung, 2004,

R. Subekti. ***Hukum Perjanjian***. Pembimbing Masa. Jakarta. 1980.

Sinta, Uli., ***Pengangkutan: Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, dan Angkutan Udara***, USU press, Medan, 2006.

Siti, Nurbaiti, ***Hukum Pengangkutan Darat (jalan dan kereta api)***, Universitas Trisakti, Jakarta, 2009.

Salim Hs, ***Hukum Kontrak, Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak***, Sinar Grafika. Jakarta, 2003.

Soerjono Soekanto, ***Pengantar Penelitian Hukum***, UI Press, Jakarta, 1984.

Sution Usman Adji, et.al., ***Hukum Pengangkutan di Indonesia***, Rineka Cipta, Jakarta, 2001.

Syamsul Arifin, ***Metode Penulisan Karya Ilmiah dan Penelitian Hukum***, Medan Area University Press. 2012.

Thoga M. Sitorus, ***Masalah Ketenagakerjaan di Indonesia dan Daerah (Pasca Reformasi)***, Bina Media Perintis, Medan, 2007.

Wirjono Prodjodikoro, ***Hukum Perdata Tentang Persetujuan-Persetujuan Tertentu***, Penerbit Sumur, Bandung, 2001.

_____, ***Azas-Azas Hukum Perjanjian***. Mandar Maju, Bandung, 2011.

B. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

C. Makalah

Remy Syahdeini, *Asas Kebebasan Berkontrak dan Kedudukan yang seimbang dari kreditur dan debitur*, makalah yang disampaikan pada Seminar Ikatan Notaris Indonesia di Surabaya pada tanggal 27 April 2003

D. Internet

<http://buswengi.blogspot.co.id/2018/01/jadwal-bus-damri-dan-bus-bandara.html>

[http://www.blogspot.com,Justnangeografi, Transportasi,](http://www.blogspot.com,Justnangeografi,Transportasi)

<http://www.angkasapura2.co.id>

<https://damri.co.id>



DATA WAWANCARA

Nama : Harry Marvi Sirait
Jabatan : Staf of Operation & Service
Hari/Tanggal : Senin 2 April 2018
Waktu : 09.00 Wib

1. Sudah berapa lama bekerja di PT. Angkasa Pura II ?
2. Sudah berapa lama Perum Damri bekerja sama dengan PT. Angkasa Pura II ?
3. Selain Bus Damri, angkutan apa saja yang bekerja sama dengan PT. Angkasa Pura II ?
4. Apa nama kerja sama yang dilakukan antara PT Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?
5. Apa saja syarat agar dapat bekerja sama dengan PT. Angkasa Pura II ?
6. Bagaimana proses melakukan kerja sama angkutan dengan PT. Angkasa Pura II ?
7. Bagaimana mekanisme dan pelaksanaan kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?
8. Apa saja yang menjadi hak dan kewajiban para pihak ?
9. Pengaturan hukum apa saja yang terkait kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?
10. Bagaimana proses berakhirnya kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?
11. Bagaimana penyelesaian jika terjadi perselisihan dalam kontrak kerja sama antara PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?
12. Akibat hukum apa saja jika terjadi pelanggaran dalam kontrak kerja sama PT. Angkasa Pura II dengan Perum Damri ?