

**PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJA SAMA KEAGENAN DALAM
PENJUALAN TIKET KENDARAAN DAN PENUMPANG KAPAL
ANTARA PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN DAN CV. TUNAS**

(Skripsi)

Oleh:

Dolly Alfredo Manalu



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

ABSTRAK

PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJA SAMA KEAGENAN DALAM PENJUALAN TIKET KENDARAAN DAN PENUMPANG KAPAL ANTARA PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN DAN CV. TUNAS

Oleh

DOLLY ALFEDO MANALU

Perjanjian keagenan adalah perjanjian antara prinsipal dan agen di mana prinsipal memberikan amanat kepada agen untuk dan atas nama prinsipal menjualkan barang dan atau jasa yang dimiliki atau dikuasai oleh prinsipal. Prinsipal dalam perjanjian ini adalah PT. Atosim Lampung Pelayaran dan agennya adalah CV. Tunas yang dalam hal ini menjadi agen dalam penjualan tiket kapal. Permasalahan dalam penelitian ini adalah: (1) Bagaimana pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan dalam penjualan tiket kendaraan dan penumpang kapal antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas? (2) Apa saja hambatan pada saat terjadinya proses pelaksanaan perjanjian? (3) Bagaimana upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat dari faktor penghambat dalam pelaksanaan perjanjian?

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif-empiris dengan tipe penelitian deskriptif. Pendekatan masalah menggunakan pendekatan perundang-undangan, konseptual dan sosiologi hukum. Data dan sumber data menggunakan data primer dan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Metode pengumpulan data dengan wawancara dan studi pustaka. Metode pengolahan data dengan pemeriksaan data, rekonstruksi data, dan sistematis data. Analisis data menggunakan metode analisis data kualitatif.

Hasil penelitian dan pembahasan, yaitu: (1) Pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan dimulai dari proses perjanjian tersebut lahir dan pelaksanaan selama berjalannya perjanjian tersebut dalam memenuhi hak dan kewajiban masing-masing pihak. (2) Hambatan pada saat terjadinya proses pelaksanaan perjanjian ada 2 faktor penghambat, yaitu faktor penghambat dari keadaan memaksa (*force majeure*) dan juga ada dari wanprestasi. (3) Upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat faktor penghambat dapat dilakukan menggunakan mekanisme yang sudah tertulis di perjanjian, yaitu *void*, *cancel*, dan *refund*.

Kata Kunci : Perjanjian, Pengangkutan, Keagenan

**PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJA SAMA KEAGENAN DALAM
PENJUALAN TIKET KENDARAAN DAN PENUMPANG KAPAL
ANTARA PT. ATOSIM LAMPUNG PELAYARAN DAN CV. TUNAS**

Oleh

DOLLY ALFEDO MANALU

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
Sarjana Hukum**

Pada

**Bagian Hukum Keperdataan
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2022**

Judul Skripsi

: PELAKSANAAN PERJANJIAN KERJA
SAMA KEAGENAN DALAM PENJUALAN
TIKET KENDARAAN DAN PENUMPANG
KAPAL ANTARA PT. ATOSIM LAMPUNG
PELAYARAN DAN CV. TUNAS

Nama Mahasiswa

: Dolly Alfredo Manalu

Nomor Pokok Mahasiswa

: 1712011081

Bagian

: Keperdataan

Fakultas

: Hukum



MENYETUJUI,

1. Komisi Pembimbing

Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum
NIP 196012281989031001

Lindati Dwiatin, S.H., M.Hum
NIP 196004211986032001

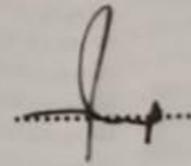
2. Ketua Bagian Hukum Keperdataan

Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.
NIP 196012281989031001

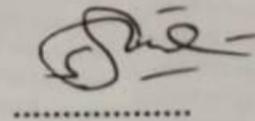
MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

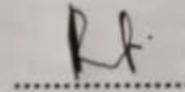
Ketua : Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum.



Sekretaris : Lindati Dwiatin, S.H., M.Hum.



Penguji
Bukan Pembimbing : Rilda Murniati, S.H., M.Hum.



2. Dekan Fakultas Hukum




Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 1964 12181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 29 September 2022

PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Dolly Alfredo Manalu

NPM : 1712011081

Bagian : Hukum Keperdataan

Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya yang berjudul **“Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan dalam Penjualan Tiket Kendaraan dan Penumpang Kapal antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas”** adalah benar-benar hasil karya bukan plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Keputusan Rektor Nomor 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, September 2022



Dolly Alfredo Manalu
NPM. 1712011081

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama lengkap Dolly Alfredo Manalu, dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 17 Maret 1999, anak keempat dari lima bersaudara dari pasangan Bapak Sunarjo Manalu dan Ibu Mawar Tini. Penulis menyelesaikan pendidikan di TK Xaverius Panjang Bandar Lampung pada tahun 2005, SD Xaverius 2 Bandar Lampung pada tahun 2011, SMP Xaverius 3 Bandar Lampung pada tahun 2014

dan SMA Gajah Mada Bandar Lampung pada tahun 2017. Selanjutnya, pada tahun 2017 penulis diterima sebagai mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung program pendidikan Strata 1 (S1) melalui Jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN) dan mengambil minat di bagian Hukum Perdata.

Selama menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung penulis bergabung dan aktif berorganisasi di Forum Mahasiswa Hukum Kristen Universitas Lampung (FORMAHKRIS UNILA). Dimulai menjadi anggota Divisi Persekutuan dan Doa pada tahun 2019 dan di tahun 2020 menjadi Bendahara Umum Formahkris Unila. Penulis juga bergabung menjadi anggota muda PSBH di tahun 2017.

Penulis telah melaksanakan kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) Periode I pada tahun 2020 selama 40 hari di desa Sumber Sari, Kecamatan Penawar Aji, Kabupaten Tulang Bawang. Kemudian di semester 7 penulis juga mengikuti kegiatan magang di Pengadilan Tata Usaga Negara (PTUN) Bandar Lampung dan selesai pada Oktober 2020 dengan harapan menambah wawasan, ilmu serta pengalaman bagi penulis. Penulis menyelesaikan skripsi sebagai salah satu syarat

untuk mencapai gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyusun tugas akhir dengan judul **“Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan dalam Penjualan Tiket Kendaraan dan Penumpang Kapal antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas”** dibawah bimbingan Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum dan Ibu Lindati Dwiatin, S.H., M.Hum selaku Pembimbing I dan Pembimbing II serta Ibu Rilda Murniati, S.H., M.Hum dan Bapak Ahmad Zazili, S.H., M.H. selaku Pembahas I dan Pembahas II.

MOTO

“Aku ini Tuhan, telah memanggil engkau untuk maksud penyelamatan, telah memegang tanganmu; Aku telah membentuk engkau dan memberi engkau menjadi perjanjian bagi umat manusia, menjadi terang untuk bangsa-bangsa.”
(YESAYA 42 : 6)

“Marilah kepada-Ku, semua yang letih lesu dan berbeban berat, Aku akan memberi kelegaan kepadamu.”
(MATIUS 11 : 28)

“Senang seadanya, sedih sewajarnya, bersyukur sebanyak-banyaknya”
(Twitter)

PERSEMBAHAN

Dengan segala puji syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas berkat, kasih karunia dan anugerah-Nya dengan segala kerendahan hati, kupersembahkan skripsi ini kepada:

Kedua orang tua tercinta,
Papa terhebat Sunarjo Manalu dan Mama tersayang Mawar Tini
Yang telah membesarkan, mendidik, membimbing, mendoakan, mendukung bahkan selalu ada untuk segala impian dan cita-citaku sampai saat ini.

Kakak-Kakakku terkasih,
Maria Loura Manalu dan Keluarga, Sulastri Manalu, Paulina Manalu, serta adikku Hotman Revivo Manalu
yang selalu mendoakan dan mendukungku hingga saat ini.

Terimakasih atas kasih sayang dan cinta yang tulus dan luar biasa serta menjadi salah satu semangat dalam menjalani perkuliahan ini, sehingga aku dapat berdiri sampai sekarang dan semoga kelak dapat membanggakan kalian semua.

Almamater tercinta Universitas Lampung tempatku memperoleh ilmu dan mengantarkanku untuk menggapai cita citaku.

SANWACANA

Puji syukur, penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yesus Kristus atas berkat, kasih karunia dan anugerah-Nya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan dalam Penjualan Tiket Kendaraan dan Penumpang Kapal antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas”** sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari terdapat kekurangan dan ketidak sempurnaan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini. Pada penulisan skripsi ini penulis mendapatkan bimbingan, arahan, serta dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini, penulis menyampaikan rasa hormat dan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Sunaryo, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Lampung, sekaligus sebagai Pembimbing I atas kesabaran dan ketersediaannya untuk memberikan arahan, bimbingan, dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik.
3. Ibu Dewi Septiana, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Lampung.
4. Ibu Lindati Dwiati, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing II atas kesabaran dan ketersediaannya untuk memberikan arahan, bimbingan, dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Ibu Rilda Murniati, S.H., M.Hum., selaku Dosen Pembahas I yang telah

memberikan ilmu, kritik dan saran serta masukan yang membangun dalam penulisan skripsi ini.

6. Bapak Ahmad Zazili, S.H., M.H. selaku Dosen Pembahas II yang telah memberikan ilmu, kritik dan saran serta masukan yang membangun dalam penulisan skripsi ini.
7. Ibu Elly Nurlaily, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Akademik atas kesabaran dan kesediaannya untuk membimbing penulis selama ini dalam perkuliahan.
8. Seluruh Dosen Pengajar di Fakultas Hukum Universitas Lampung yang penuh dedikasi dalam memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis.
9. Para staf dan karyawan/i Fakultas Hukum Universitas Lampung, terutama pada Bagian Hukum Perdata
10. Teman-teman pengurus FORMAHKRIS UNILA Periode 2019 dan 2020 yang telah menjadi keluarga dan mengajarkan banyak hal selama dalam perkuliahan.
11. Sahabat-sahabat MN, yaitu Boni, Oloan, Jonathan, Firman, Dapot, Alfa, Sinta, Jesy, Lesli, Melpa, Desta, Rina, Efori yang selalu ada untuk memberikan semangat dan motivasi baik dalam perkuliahan, kehidupan dan juga asmara.
12. Layang-Layang, yaitu Bang Alvin Fritz Situmeang, Renaldi Bonifasius Sitindaom, Vander Purba, Diory Marbun, Oloan Sitorus, Anjas Sibarani, Fernandes Lubis, Firman Gulo, Jonathan Togatorop, dan juga Evan Togatorop yang telah menjadi sahabat, keluarga dan juga teman selama di luar perkuliahan.
13. Sahabat Ber-12 terima kasih telah memberikan semangat dan dukungan selama penulisan skripsi ini.
14. Keluarga Besar Formahkris Unila yang sudah menjadi wadah pelayanan selama di dalam perkuliahan dan juga telah menjadi keluarga selama berkuliah di Universitas Lampung khususnya di Fakultas Hukum.
15. Terkhusus untuk Bang Jonathan Simanjuntak terima kasih sudah memberikan arahan dan bimbingan untuk penulisan skripsi ini.
16. Seluruh teman-teman seperjuangan Minat Hukum Keperdataan yang sudah

saling dukung dan membantu penulis dalam penyelesaian skripsi ini.

17. Seluruh teman-teman seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Universitas Lampung Angkatan 2017.
18. Almamaterku tercinta, Universitas Lampung; dan
19. Semua Pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang dengan kebaikan dan kemurahan hatinya membantu penulis dalam menyelesaikan perkuliahan dan proses penyelesaian skripsi ini, terima kasih atas semua kontribusi, dukungan, dan doa yang telah diberikan.

Akhir kata atas bantuan, dukungan, serta doa dan semangat dari kalian, sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dan penulis sekali lagi mengucapkan terima kasih dan mendoakan yang terbaik buat kalian semuanya, semoga Tuhan Memberkati kita selalu dan kasih-Nya menyertai kita selalu.

Bandar Lampung, September 2022
Penulis,

Dolly Alfredo Manalu

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PERSETUJUAN	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
HALAMAN PERNYATAAN	v
RIWAYAT HIDUP	vi
MOTO	viii
PERSEMBAHAN	ix
SANWACANA	x
DAFTAR ISI	xiii
I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Ruang Lingkup	5
D. Tujuan Penelitian	5
E. Kegunaan Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum Perjanjian	7
1. Pengertian, Unsur, dan Asas Perjanjian	7
2. Jenis Jenis Perjanjian	10
3. Wanprestasi dan Keadaan Memaksa (<i>Force Majure</i>)	12
B. Tinjauan Umum Pengangkutan	14
1. Pengertian Pengangkutan	14
2. Pihak-Pihak dalam Pengangkutan	18
3. Objek dalam Pengangkutan	20
4. Perjanjian Pengangkutan	20
C. Tinjauan Umum Keagenan	23
1. Pengertian Keagenan	23
2. Pihak-Pihak dalam Keagenan	26
3. Hubungan Hukum Para Pihak	26
D. Kerangka Pikir	28
III. METODE PENELITIAN	
A. Jenis dan Tipe Penelitian	30

1. Jenis Penelitian	30
2. Tipe Penelitian	30
B. Pendekatan Masalah	31
C. Data dan Sumber Data	31
1. Data Primer	31
2. Data Sekunder	32
D. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data	33
1. Pengumpulan data	33
2. Pengolahan data	33
E. Analisis Data	34

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan dalam Penjualan Tiket Kendaraan dan Penumpang Kapal	35
1. Proses Lahirnya Perjanjian Kerja Sama Keagenan	35
2. Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan	38
B. Hambatan Pada Saat Terjadinya Proses Pelaksanaan Perjanjian	46
C. Upaya Penyelesaian Atas Permasalahan Yang Timbul Akibat Dari Faktor Penghambat Dalam Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama	48

V. PENUTUP

A. Kesimpulan	52
B. Saran	53

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan kehidupan manusia dari waktu ke waktu yang semakin lama berkembang membuat manusia sebagai makhluk sosial akan terus melekat dalam diri kita. Sebagai makhluk sosial kita tidak bisa hidup secara sendiri dan akan membutuhkan manusia lain untuk memenuhi kebutuhan atau kelangsungan hidup. Salah satu cara manusia masih membutuhkan manusia lain, yaitu dengan cara mengikatkan diri dengan orang lain untuk melakukan suatu perjanjian atau kesepakatan.

Perjanjian adalah suatu peristiwa yang di mana seseorang mengikatkan diri dengan orang lain untuk melakukan perjanjian yang harus dilaksanakan oleh kedua belah pihak. Menurut Pasal 1313 KUH Perdata, pengertian perjanjian sendiri adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. Dengan adanya perjanjian tersebut, maka seseorang telah terikat dengan orang lain untuk melaksanakan kewajiban dan menerima hak yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. Perjanjian yang telah dibuat secara lisan maupun tertulis merupakan undang-undang bagi para pihak yang telah membuatnya. Adapun syarat-syarat sah perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu adanya kata sepakat, kecakapan untuk mengadakan perjanjian, adanya suatu hal tertentu, dan kausa yang halal.

Perjanjian memiliki banyak sekali jenis dan bentuk perjanjian, salah satunya adalah perjanjian keagenan. Keagenan adalah keterikatan antara dua pihak yang mana satu sering disebut agen, yaitu pihak yang diberi kewenangan untuk melakukan perbuatan untuk dan atas nama serta di bawah pengawasan pihak lain, yaitu prinsipal. Prinsipal adalah pihak yang memberikan kewenangan pada

agen untuk melakukan tindakan tertentu serta melakukan pengawasan tindakan agen, sedangkan pihak yang melakukan transaksi dengan agen disebut *third party*.¹

Perjanjian keagenan secara khusus tidak dikenal dalam KUH Perdata dan KUHD. Sehingga perjanjian itu dapat digolongkan dalam perjanjian *innominaat* (perjanjian tidak bernama), serta keberadaannya dimungkinkan berdasarkan asas konsensualisme.² Berdasarkan asas konsensualisme, maka perjanjian yang akan dilakukan oleh pihak yang membuatnya harus memenuhi syarat untuk sahnya suatu perjanjian seperti yang tercantum di dalam Pasal 1320 KUH Perdata. Dengan demikian secara tidak langsung berlaku Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata yang menyatakan: "Semua perjanjian yang dibuat secara sah, maka berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya".

Secara khusus ketentuan perundang-undangan yang mengatur tentang keagenan belum ada, jadi ketentuan-ketentuan yang berlaku adalah ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan oleh beberapa departemen teknis misalnya, Departemen Perdagangan dan Perindustrian yang diatur dalam Surat Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 77/KP /III/78, tanggal 9 Maret 1978 mengatur tentang penentuan lamanya perjanjian harus dilakukan. Kemudian dikeluarkannya Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 23/MPP/KEP/1/1998 tentang Lembaga-Lembaga Usaha Perdagangan (Kepmen No.23/1998) sebagaimana kemudian diubah dengan dikeluarkannya Keputusan Meteri No. 159/MPP/Kep/4/1998 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No.23/MPP/Kep/1/1998 tentang Lembaga-Lembaga Perdagangan.

Selain itu para pihak dalam membuat perjanjian keagenan biasanya mendasarkan pada asas kebebasan berkontrak sebagaimana yang dianut oleh Pasal 1338 KUHPerdata. Seharusnya dengan adanya asas kebebasan berkontrak tersebut, posisi kedua belah pihak mempunyai posisi yang sama dan sederajat. Namun,

¹ Budi Santoso, *Keagenan (Agency) : Prinsip-Prinsip Dasar, Teori, dan Problematika Hukum Keagenan*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2015, hlm 4.

² Ezra Ridel Moniung, "Perjanjian Keagenan Dan Distributor Dalam Perspektif Hukum Perdata." *Lex Privatum* Vol. III No. 1, Januari 2015, hlm 127

dalam keadaan sebenarnya kedua belah pihak tidak dalam posisi yang sama. Seringkali terjadi pihak agen harus menerima persyaratan-persyaratan yang diberikan oleh perusahaan prinsipal secara mutlak tanpa bisa mengajukan penawaran. Hal ini disebabkan perusahaan prinsipal telah mempersiapkan standar formulir-formulir kontrak, berarti bagi agen yang ingin mengadakan perjanjian dengan pihak perusahaan terikat dengan formulir-formulir kontrak yang sudah disediakan pihak perusahaan.³

Perjanjian keagenan sangat erat dengan pengangkutan, dilihat pula bahwa terjadi peningkatan yang pesat dalam pengangkutan di Indonesia. Pengangkutan di Indonesia memiliki peranan yang sangat penting dalam kemajuan di dunia perdagangan di dalam ataupun di luar negeri. Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.⁴ Sedangkan hukum pengangkutan tidak lain adalah merupakan sebuah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat , sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.⁵

Pengangkutan umumnya dibagi dari tiga jenis, yaitu pengangkutan darat dengan memakai alat angkutnya, seperti kereta api dan kendaraan umum lainnya, pengangkutan udara dengan memakai alat angkut udara serta pengangkutan laut memakai alat angkutan kapal. Istilah pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha (*business*), pengangkutan sebagai perjanjian (*agreement*), dan pengangkutan sebagai proses (*process*).” Pengangkutan sebagai perjanjian, pada umumnya bersifat lisan (tidak tertulis) tetapi selalu didukung oleh dokumen angkutan. Perjanjian pengangkutan dapat juga dibuat tertulis yang disebut perjanjian carter, seperti carter pesawat udara untuk

³ *Ibid.*

⁴ Purba, Hasim, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Pustaka Bangsa Press, Medan, 2005, hlm 5.

⁵ Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Malang: Citra Mentari, 2012, hlm 4.

pengangkutan jemaah haji, carter kapal untuk pengangkutan barang dagangan.⁶

Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan adalah PT. Atosim Lampung Pelayaran. PT. Atosim Lampung Pelayaran merupakan suatu perusahaan yang menyediakan angkutan yang berupa kapal untuk pemindahan barang dan orang dari satu ke tempat ke tempat tujuan.

Dalam hal ini PT. Atosim Lampung Pelayaran melakukan perjanjian dengan agen untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan orang melalui laut dengan alat angkut kapal ke tempat tujuan dengan selamat. PT. Atosim Lampung Pelayaran yang disebut sebagai prinsipal melakukan perjanjian kerja sama keagenan dengan CV. Tunas yang di mana merupakan sebuah perusahaan yang bergerak dalam bidang penjualan jasa. CV. Tunas sendiri adalah suatu badan usaha yang bergerak dalam bidang keagenan penjualan tiket kapal yang dimana bertugas untuk melakukan penjualan tiket kapal agar mempermudah bagi para pelanggan (konsumen) PT. Atosim Lampung Pelayaran yang berada di wilayah kerja CV. Tunas sendiri.

Tujuan dari perjanjian keagenan dan juga pengangkutan, PT. Atosim Lampung Pelayaran menyediakan dan menjamin adanya aplikasi fasilitas sistem bersifat individu bagi CV. Tunas untuk melakukan penjualan tiket kendaraan dan penumpang secara online. PT. Atosim Lampung Pelayaran juga merencanakan dan menetapkan jadwal keberangkatan kapal yang akan beroperasi dan akan mengonfirmasikan kepada CV. Tunas bahwa jadwal penyebrangan telah ada. Dalam proses pelaksanaan perjanjian pasti akan ada kendala-kendala yang menimbulkan resiko dalam pelaksanaannya, seperti terjadinya pembatalan jadwal penyebrangan kapal, terjadinya pembatalan tiket (*cancel* dan *refund*), dan juga pada saat kendaraan dan penumpang berada diatas kapal dalam perjalanan yang dimana dapat terjadinya kehilangan dan kerusakan barang baik sebagian atau seluruhnya, adanya keterlambatan untuk sampai ke tempat tujuan yang mengakibatkan konsumen mengalami kerugian secara materi maupun secara

⁶ Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udara*, Surakarta: Navida, 2019, hlm 10.

waktu. Peristiwa-peristiwa tersebut dapat terjadi, karena disebabkan oleh beberapa faktor, baik dari faktor internal, yaitu dari pihak perusahaan ataupun dari faktor eksternal, seperti bencana alam.

Berdasarkan dengan uraian di atas, penulis mengangkat penelitian dengan judul “Pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama Keagenan dalam Penjualan Tiket Kendaraan dan Penumpang Kapal antara Pt. Atosim Lampung Pelayaran dan Cv. Tunas”

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan dalam penjualan tiket kendaraan dan penumpang kapal?
2. Apa saja hambatan pada saat terjadinya proses pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan?
3. Bagaimana upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat dari faktor penghambat dalam pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan?

C. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dari penelitian ini terdiri dari ruang lingkup keilmuan dan ruang lingkup objek kajian. Ruang lingkup bidang ilmu dalam penelitian ini adalah hukum keperdataan khususnya tentang hukum perjanjian, sedangkan ruang lingkup objek kajian penelitian ini mengenai pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan.

D. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk memahami mengenai pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan;
2. Untuk memahami hambatan yang terjadi pada saat proses pelaksanaan perjanjian;
3. Untuk memahami upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat dari faktor penghambat dalam pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan.

E. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang diharapkan dari penelitian ini, yaitu:

1. Kegunaan Teoritis

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memperluas wacana pemikiran dan pengetahuan bagi pengembangan ilmu hukum keperdataan khususnya dalam lingkup hukum perjanjian yang berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian kerja sama.

2. Kegunaan Praktis

Selain kegunaan teoritis, penelitian ini juga memberikan kegunaan praktis, yaitu:

- a. Menambah wawasan dan pengetahuan bagi masyarakat luas tentang pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan dalam penjualan tiket kendaraan dan penumpang kapal
- b. Sebagai bahan informasi dan referensi bagi pihak-pihak khususnya bagi mahasiswa bagian Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Lampung sehingga dapat digunakan sebagai bahan penelitian yang berkaitan dengan permasalahan hukum dengan bahasan hukum perjanjian.
- c. Salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Perjanjian

1. Pengertian, Unsur, dan Asas Perjanjian

Kata "Perjanjian" berasal dari kata janji, yang dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia diartikan sebagai "perkataan yang menyatakan kesudian hendak berbuat sesuatu"; sedangkan pengertian perjanjian berdasarkan Pasal 1313 KUH Perdata yaitu: "suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih." Maka perjanjian juga suatu persetujuan karena kedua belah pihak setuju untuk melakukan sesuatu. Setuju berarti sepakat, mufakat atau akur.

Perjanjian adalah suatu persetujuan dimana dua orang atau lebih saling mengikatkan diri untuk melaksanakan suatu hal dalam lapangan harta kekayaan.⁷ Hubungan hukum tersebut terjadi antara subyek hukum yang satu dengan subyek hukum yang lain, dimana subyek hukum yang satu berhak atas prestasi dan begitu juga subyek hukum yang lain berkewajiban untuk melaksanakan prestasinya sesuai dengan yang telah disepakati.⁸

Selanjutnya dilihat dari bentuk, perjanjian dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu:⁹

- a. Perjanjian Tertulis adalah perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam bentuk tulisan.

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Bandung: Citra Aditya Bhakti, 1990, hlm 78.

⁸ Sudikno, *Ilmu Hukum*, Yogyakarta: Penerbit Liberty, 2008, hlm 17

⁹ Salim HS, *Hukum Kontrak Teori dan Tehnik Penyusunan Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika, 2006, hlm 26.

- b. Perjanjian Lisan adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam wujud lisan (cukup kesepakatan para pihak).

Pada umumnya perjanjian tidak terikat kepada suatu bentuk tertentu, dapat dibuat secara lisan maupun tertulis, ketentuan ini dapat dibuat lisan atau tertulis lebih kepada sifatnya sebagai alat bukti semata apabila dikemudian hari terjadi perselisihan antara pihak-pihak yang membuat perjanjian. Akan tetapi ada beberapa perjanjian yang ditentukan bentuknya oleh peraturan perundang-undangan dan apabila bentuk ini tidak dipenuhi maka perjanjian tersebut menjadi batal atau tidak sah.

Mengenai Unsur-unsur dari suatu perjanjian dapat dikaji dari dua sudut pandang yaitu:¹⁰

- 1) Dilihat dari pengertian perjanjian

Apabila kita melihat kembali didalam KUHPerdara maka kita akan dapat menemukan definisi dari perjanjian tersebut pada Pasal 1313 yang mengatur:

“Suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih.”

Berdasarkan isi dari pasal tersebut maka dapat pula ditarik kesimpulan bahwa unsur-unsur perjanjian berdasarkan pengertian perjanjian adalah:¹¹

- a. Ada pihak-pihak sedikitnya dua orang
- b. Ada persetujuan antara pihak-pihak itu
- c. Ada tujuan yang hendak dicapai
- d. Ada prestasi yang dilaksanakan
- e. Ada bentuk tertentu
- f. Ada syarat-syarat tertentu

- 2) Dilihat dari syarat-syarat perjanjian

Apabila dilihat dari syarat-syarat perjanjian maka dapat ditarik kesimpulan

¹⁰ M Zen Abdullah, *Kajian Yuridis Terhadap Syarat Sah Dan Unsurunsur Dalam Suatu Perjanjian*, Jambi: Fakultas Hukum Universitas Batanghari, 2017, hlm 23

¹¹ *Ibid*, hlm 24

bahwa unsur-unsur perjanjian itu terdiri atas 3 jenis yaitu:¹²

a) Unsur *Essensialia*

Unsur *essensialia* sendiri merupakan suatu unsur yang harus ada dalam suatu perjanjian dan tanpa keberadaan unsur tersebut maka perjanjian yang dimaksudkan untuk dibuat dan diselenggarakan oleh para pihak dapat menjadi beda dan karenanya menjadi tidak sejalan dan sesuai dengan kehendak para pihak.

b) Unsur *Naturalia*

Unsur *naturalia* adalah unsur yang pasti ada dalam suatu perjanjian tertentu, setelah unsur *essensialia*nya diketahui secara pasti.¹³ Unsur ini dalam perjanjian diatur dalam undang-undang, tetapi para pihak boleh menyingkirkan atau menggantinya.

c) Unsur *Accidentalialia*

Unsur *accidentalialia* adalah unsur pelengkap dalam suatu perjanjian yang merupakan ketentuan-ketentuan yang dapat diatur secara menyimpang oleh para pihak sesuai dengan kehendak para pihak yang merupakan persyaratan khusus yang ditentukan secara bersama-sama oleh para pihak.

Beberapa asas-asas dari suatu perjanjian, sebagai berikut:

- a. Asas Konsensualisme
- b. Asas Kebebasan Berkontrak
- c. Asas Kekuatan Mengikat (*Pacta Sunt Servanda*)
- d. Asas Kepribadian (*Personalitas*)
- e. Asas itikad baik

Dalam pelaksanaan perjanjian, asas itikad baik mempunyai dua pengertian yaitu:¹⁴

- a. Itikad baik dalam pengertian subyektif yang berarti sikap batin seseorang pada saat dimulainya suatu hubungan hukum berupa perkiraan bahwa

¹² I Ketut Oka Setiawan, *Hukum Perikatan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2018, hlm 43.

¹³ Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja (II), *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006, hlm 86

¹⁴ <https://doktorhukum.com/asas-asas-dalam-hukum-perjanjian-kontrak>, diakses pada 25 Mei 2021 pukul 00.30 WIB

syarat-syarat yang telah diperlukan telah dipenuhi, di sini berarti adanya sikap jujur dan tidak bermaksud menyembunyikan sesuatu yang buruk yang dapat merugikan pihak lain.

- b. Itikad baik dalam pengertian obyektif yang artinya adalah tindakan seseorang dalam melaksanakan perjanjian yaitu pada saat melaksanakan hak dan kewajiban dalam suatu hubungan hukum. Asas itikad baik ini diatur dalam Pasal 1338 ayat (3) KUHPdata yang menentukan bahwa persetujuan harus dilakukan dengan itikad baik.

2. Jenis Jenis Perjanjian

Dalam hukum perjanjian ada beberapa jenis-jenis perjanjian, yaitu sebagai berikut:

- a. Perjanjian Sepihak dan Timbal Balik

Perjanjian Sepihak adalah suatu perjanjian yang dinyatakan oleh salah satu pihak saja, tetapi mempunyai akibat dua pihak.¹⁵ Sedangkan Perjanjian Timbal Balik adalah perjanjian yang memuat hak pada salah satu pihak, dan hak tersebut sekaligus menjadi kewajiban bagi pihak lawannya.¹⁶

- b. Perjanjian Cuma-Cuma dan atas Beban

Perjanjian cuma-cuma adalah perjanjian yang memberikan keuntungan bagi salah satu pihak. Adapun Perjanjian atas Beban¹⁷ adalah perjanjian yang menyatakan prestasi dari pihak yang satu selalu terdapat prestasi dari pihak lawannya dan antara kedua prestasi itu ada hubungannya atas suatu titel tertentu, misalnya, jual beli, tukar-menukar, dan lain sebagainya.

- c. Perjanjian Bernama dan Tidak Bernama

Perjanjian Bernama (*benoemde*) adalah perjanjian-perjanjian yang dikenal dengan nama tertentu dan mempunyai pengaturan secara khusus dalam undang-undang.¹⁸ Sedangkan Perjanjian Tidak Bernama (*onbenoemde*) adalah perjanjian perjanjian yang tidak diberi nama dan pengaturan secara

¹⁵ I Ketut Oka Setiawan, *Op.cit.* hlm 49

¹⁶ *Ibid*, hlm 50.

¹⁷ *Ibid*, hlm 51

¹⁸ J. Satrio, *Hukum Perikatan, Lahirnya Perjanjian*, Ctk. Pertama, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995, hlm 117.

khusus dalam undang-undang.

d. Perjanjian Konsensual dan *Riil*

Perjanjian Konsensual adalah perjanjian yang dilakukan oleh dua pihak atau lebih, di mana bila mereka telah mencapai persesuaian (persetujuan) kehendak untuk mengadakan perikatan.¹⁹ Perjanjian *Riil* adalah perjanjian antara dua orang atau lebih, di mana keterikatan mereka ditentukan, bukan karena *konsensus* (kesepakatan), tetapi terjadi setelah dilakukan penyerahan (perbuatan ril) atas barang yang dijanjikan itu.²⁰

e. Perjanjian Obligatoir dan Kebendaan

Perjanjian Obligatoir adalah perjanjian yang hanya menyoalkan kesepakatan para pihak untuk melakukan penyerahan suatu benda kepada pihak lain.²¹ Sedangkan Perjanjian Kebendaan, yaitu suatu perjanjian dengan mana seseorang menyerahkan haknya atas suatu benda kepada pihak lain, atau suatu perjanjian yang membebankan kewajiban pihak, untuk menyerahkan benda tersebut kepada pihak lain.²²

3. Syarat Sah Perjanjian

Syarat sahnya suatu perjanjian secara umum diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata terdapat empat syarat yang harus dipenuhi untuk sahnya perjanjian. Syarat-syarat tersebut adalah:²³

a. Adanya kata sepakat dari mereka yang membuat perjanjian

Kata sepakat didalam perjanjian pada dasarnya adalah para pihak yang membuat perjanjian harus sepakat atau setuju mengenai hal-hal pokok atau materi yang diperjanjikan,²⁴ dimana kesepakatan itu harus dicapai dengan tanpa ada paksaan, penipuan atau kekhilafan.

b. Adanya kecakapan para pihak untuk mengadakan perjanjian

Syarat sahnya perjanjian yang kedua menurut Pasal 1320 KUH Perdata adalah kecakapan para pihak untuk membuat perjanjian (*om eene verbintenis aan te*

¹⁹ I Ketut Oka Setiawan, *Op.cit.* hlm 52

²⁰ *Ibid*, hlm 53

²¹ *Ibid*.

²² *Ibid*.

²³ Subekti, *Hukum Perjanjian*, Ctk 21, Jakarta: Intermedia, 2005, hlm 17.

²⁴ I Ketut Oka Setiawan, *Op.cit.* hlm 561

gaan). Dari kata “membuat” atau "mengadakan" perikatan dan perjanjian dapat disimpulkan bahwa masing-masing pihak yang berkontrak harus ada unsur “niat” atau sengaja.

c. Adanya suatu hal tertentu

Syarat sahnya perjanjian yang ketiga dalam membuat perjanjian adalah apa yang diperjanjikan (objek perikatannya) harus jelas. Pasal 1333 KUH Perdata ayat 1 menyatakan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai pokok suatu benda (*zaak*) yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya.

d. Adanya sebab (*causa*) yang halal

Syarat sahnya perjanjian yang keempat adalah tidak boleh memperjanjikan sesuatu yang dilarang undang-undang atau yang bertentangan dengan hukum, nilai-nilai kesopanan ataupun ketertiban umum. Kata kausa yang diterjemahkan dari kata *oorzaak* (Belanda) atau *causa* (Latin) bukan berarti sesuatu yang menyebabkan seseorang membuat perjanjian, tetapi mengacu kepada isi dan tujuan perjanjian itu sendiri.

4. Wanprestasi dan Keadaan Memaksa (*Force Majeure*)

Wanprestasi artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah disepakati dalam perikatan. Tidak dipenuhinya kewajiban oleh debitur karena dua kemungkinan alasan, yaitu karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun kelalaian atau karena keadaan memaksa (*force majeure*), di luar kemampuan debitur.²⁵

Untuk menentukan apakah seorang debitur bersalah melakukan wanprestasi, perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana debitur dikatakan sengaja atau lalai tidak memenuhi prestasi. Dalam hal ini, ada tiga keadaan, yaitu:

- a) Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali;
- b) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak baik atau keliru; dan
- c) Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat waktunya atau terlambat.

²⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Nasional*, Ctk ke V, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2014, hlm 241.

Akibat hukum bagi debitur yang telah melakukan wanprestasi adalah hukuman atau sanksi hukum berikut ini:

- a. Debitur diwajibkan membayar ganti kerugian yang diderita oleh kreditur (Pasal 1243 KUH Perdata).
- b. Apabila perikatan itu timbal balik, kreditur dapat menuntut pemutusan atau pembatalan perikatan melalui pengadilan (Pasal 1266 KUH Perdata).
- c. Perikatan untuk memberikan sesuatu, risiko beralih kepada debitur sejak terjadi wanprestasi (Pasal 1237 ayat (2) KUH Perdata),
- d. Debitur diwajibkan memenuhi perikatan jika masih dapat dilakukan atau pembatalan disertai pembayaran ganti kerugian (Pasal 1267 KUH Perdata)
- e. Debitur wajib membayar biaya perkara jika diperkarakan di muka pengadilan negeri dan debitor dinyatakan bersalah.

Keadaan memaksa (*force majeure*) adalah keadaan tidak dipenuhinya prestasi oleh debitur karena terjadi peristiwa yang tidak dapat diketahui atau tidak dapat diduga akan terjadi ketika membuat perikatan. Dalam keadaan memaksa, debitur tidak dapat disalahkan karena keadaan ini timbul di luar kemauan dan kemampuan debitur. Unsur-unsur keadaan memaksa adalah sebagai berikut:

- a) Tidak dipenuhi prestasi karena terjadi peristiwa yang membinasakan atau memusnahkan benda objek perikatan; atau
- b) Tidak dipenuhi prestasi karena terjadi peristiwa yang menghalangi perbuatan debitor untuk berprestasi;
- c) Peristiwa itu tidak dapat diketahui atau diduga akan terjadi pada waktu membuat perikatan.

Secara garis besar keadaan memaksa terbagi menjadi dua macam, antara lain:²⁶

- 1) Keadaan memaksa absolut (*absolut onmogelijkheid*), suatu keadaan dimana Pihak Pertama sama sekali tidak mampu memenuhi prestasi (kewajiban) kepada Pihak Kedua. Hal tersebut disebabkan karena terjadinya bencana alam seperti gempa bumi, banjir bandang, lahar, epidemik, dan kerusuhan massa.

²⁶ <https://www.dslalawfirm.com/id/force-majeure>, diakses hari Kamis, 27 Mei 2021 pukul 13.51 WIB

- 2) Keadaan memaksa relatif (*relatieve onmogelijkheid*), suatu keadaan yang memicu salah satu pihak (Pihak Pertama) tidak melakukan prestasinya.
- 3) Ada tiga akibat keadaan memaksa, yaitu:²⁷
 - a. Debitur tidak perlu membayar ganti rugi (Pasal 1244 KUH Perdata)
 - b. Beban risiko tidak berubah, terutama pada keadaan memaksa sementara,
 - c. Kreditur tidak berhak atas pemenuhan prestasi, tetapi sekaligus demi hukum bebas dari kewajibannya untuk menyerahkan kontra prestasi, kecuali untuk yang disebut dalam Pasal 1460 KUH Perdata.

B. Tinjauan Umum Pengangkutan

1. Pengertian Pengangkutan

Istilah "Pengangkutan" berasal dari kata "angkut" yang berarti "mengangkut dan membawa", sedangkan istilah "pengangkutan" dapat diartikan sebagai "pembawaan barang-barang atau orang-orang (penumpang)." Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²⁸

Selain defenisi di atas ada yang menyatakan bahwa Pengangkutan adalah perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun orang-orang, dengan adanya perpindahan tersebut maka mutlak diperlukannya untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.²⁹ Pengangkutan adalah kegiatan pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik melalui angkutan darat, angkutan perairan maupun angkutan udara dengan menggunakan alat angkutan.³⁰ Jadi pengangkutan itu berupa suatu wujud kegiatan dengan

²⁷ Salim HS, *Op.cit.* hlm. 103

²⁸ HMN Purwosutjipto, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Penerbit Djambatan, 2003, hlm 5.

²⁹ Sution Usman Adji, Dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 1991 hlm 1.

³⁰ Hasim Purba, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press, 2005, hlm 5.

maksud memindahkan barang-barang atau penumpang (orang) dari tempat asal ke suatu tempat tujuan tertentu”.

Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi. Pengangkutan memiliki tiga dimensi pokok, yaitu pengangkutan sebagai usaha, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai proses.³¹

Secara umum, diindikasikan bahwa setiap pengangkutan memiliki tujuan, yaitu pengangkutan bertujuan untuk sampai di tujuan dengan aman dan untuk meningkatkan nilai penggunaan penumpang atau barang yang diangkut. Tiba di tujuan, yang berarti bahwa proses pemindahan dan tempat ke tujuan berlangsung tanpa hambatan atau kemacetan, bergantung pada waktu yang direncanakan. Selamat artinya penumpang dalam keadaan yang sehat, tidak mengalami bahaya yang menyebabkan kecederaan, penyakit, atau mati. Sekiranya apabila barang yang diangkut, selamat artinya untuk barang yang diangkut tidak mengalami kerusakan, kehilangan, kekurangan, atau kemusnahan. Meningkatkan nilai nilai sumber daya manusia dan barang di tempat tujuan adalah lebih tinggi untuk kepentingan manusia dan pelaksanaan pembangunan.

Pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada di tempat asalnya, karena itu dikatakan pengangkutan memberi nilai kepada barang yang diangkut dan nilai ini lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan.³² Nilai yang diberikan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*).

Pengangkutan bertujuan untuk membantu memindahkan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain secara efektif dan efisien. Dikatakan efektif karena perpindahan barang atau orang tersebut dapat dilakukan sekaligus atau dalam

³¹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti, 1998, hlm 12.

³² Sri Redjeki Hartono, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Seksi Hukum Dagang FH UNDIP, 1999, hlm 8.

jumlah yang banyak sedangkan dikatakan efisien karena dengan menggunakan pengangkutan perpindahan itu menjadi relatif singkat atau cepat dalam ukuran jarak dan waktu tempuh dari tempat awal ke tempat tujuan.

Pengangkutan terdapat tiga macam pengangkutan yaitu: pengangkutan darat, pengangkutan laut atau perairan dan pengangkutan udara. Aspek hukum publik pada pengangkutan diatur dengan Undang-Undang, sedangkan aspek hukum perdata pada pengangkutan di atur dengan perjanjian yang dibuat oleh para pihak serta kebiasaan yang hidup dalam masyarakat.³³ Sumber hukum bagi ketiga macam pengangkutan tersebut diatur di dalam KUHD maupun di luar KUHD (yaitu undang-undang tentang pengangkutan) seperti di paparkan berikut ini:

a. Pengangkutan Darat

Pengangkutan darat adalah pengangkutan yang menggunakan alat angkutnya dengan menggunakan kendaraan melalui jalan darat, yaitu dengan menggunakan truk atau mobil.

b. Pengangkutan Laut

Pengangkutan laut adalah pengangkutan barang atau orang melalui jalur laut dengan menggunakan alat angkut kapal.

c. Pengangkutan Udara

Pengangkutan udara adalah angkutan orang atau penumpang melalui sarana transportasi seperti pesawat terbang dan helikopter.

Di dalam hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas hukum, yang terbagi ke dalam dua jenis, yaitu bersifat publik dan bersifat perdata, asas yang bersifat publik merupakan landasan hukum pengangkutan yang berlaku dan berguna bagi semua pihak, yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan, pihak ketiga yang berkepentingan dengan pengangkutan, dan pihak pemerintah. Asas-asas yang bersifat publik biasanya terdapat di dalam penjelasan undang-undang yang mengatur tentang pengangkutan, sedangkan asas-asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau

³³ Rahayu Hartini, *Op.cit.* hlm 5.

pengirim barang.³⁴

Ada beberapa asas hukum pengangkutan yang bersifat publik, yaitu sebagai berikut:

- a) Asas manfaat merupakan pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat serta masyarakat dan pengembangan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.
- b) Asas keseimbangan adalah pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- c) Asas kepentingan umum merupakan penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;
- d) Asas kesadaran hukum artinya adalah mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan penerbangan;
- e) Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.

Kegiatan pengangkutan terdapat hubungan hukum antara pihak pengangkut dan penumpang, hubungan hukum tersebut harus di dasarkan pada asas-asas hukum.

Asas-asas hukum pengangkutan bersifat perdata terdiri dari :

- a. Asas konsensual yaitu, perjanjian pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak.
- b. Asas Koordinatif yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan yang setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain.

³⁴ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, *Op.cit.* hlm 17.

- c. Asas campuran yaitu, pengangkutan merupakan campuran dari 3 (tiga) jenis perjanjian yakni, pemberian kuasa, penyimpanan barang dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut.
- d. Asas pembuktian dengan dokumen yaitu, setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan, tidak ada dokumen pengangkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan untuk jarak dekat biasanya tidak ada dokumen atau tiket penumpang.

2. Pihak-Pihak dalam Pengangkutan

Subjek hukum pengangkutan adalah "pendukung kewajiban dan hak dalam hubungan hukum pengangkutan, yaitu pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam proses perjanjian sebagai pihak dalam perjanjian pengangkutan".³⁵ Mereka itu adalah pengangkut, pengirim, penumpang, penerima, ekspediter, agen perjalanan, pengusaha muat bongkar, dan pengusaha pergudangan. Subjek hukum pengangkutan dapat berstatus badan hukum, persekutuan bukan badan hukum, dan perseorangan.

a. Pengangkut (*Carrier*)

Dalam perjanjian pengangkutan barang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan, barang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif angkutan sesuai yang telah diperjanjikan. Dalam perjanjian pengangkutan penumpang, pihak pengangkut yakni pihak yang berkewajiban memberikan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berhak atas penerimaan pembayaran tarif (ongkos) angkutan sesuai yang telah ditetapkan.

b. Pengirim (*Consigner, Shipper*)

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia tidak mengatur definisi pengirim secara umum. Akan tetapi, dilihat dari pihak dalam perjanjian pengangkutan, pengirim adalah pihak yang mengikatkan diri untuk membayar pengangkutan barang dan atas dasar itu dia berhak memperoleh

³⁵ Abdulkadir Muhammad, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta: Penerbit Genta Press, 2007, hlm 46.

pelayanan pengangkutan barang dari pengangkut. Dalam bahasa Inggris, pengirim disebut *consigner*, khusus pada pengangkutan perairan pengangkut disebut *shipper*.

c. Penumpang (*Passanger*)

Penumpang adalah pihak yang berhak mendapatkan pelayanan jasa angkutan penumpang dan berkewajiban untuk membayar tarif (ongkos) angkutan sesuai yang ditetapkan. Menurut perjanjian pengangkutan, penumpang mempunyai dua status, yaitu sebagai subyek karena dia adalah pihak dalam perjanjian dan sebagai obyek karena dia adalah muatan yang diangkut.

d. Penerima (*Consignee*)

Dalam perjanjian pengangkutan, penerima mungkin pengirim sendiri, mungkin juga pihak ketiga yang berkepentingan. Dalam hal penerima adalah pengirim, maka penerima adalah pihak dalam perjanjian pengangkutan. Dalam penerima adalah pihak ketiga yang berkepentingan, penerima bukan pihak dalam perjanjian pengangkutan, melainkan sebagai pihak ketiga yang berkepentingan atas barang kiriman, tetapi tergolong juga sebagai subjek hukum pengangkutan.

e. Ekspediter

Ekspediter dijumpai dalam perjanjian pengangkutan barang, dalam bahasa Inggris disebut *cargo forwarder*. Ekspediter digolongkan sebagai subyek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengirim atau pengangkut atau penerima barang. Ekspediter berfungsi sebagai pengantara dalam perjanjian pengangkutan yang bertindak atas nama pengirim. Pengusaha transport seperti ekspediter bekerja dalam lapangan pengangkutan barang-barang namun dalam hal ini ia sendirilah yang bertindak sebagai pihak pengangkut.

f. Agen Perjalanan (*Travel Agent*)

Agen perjalanan (*travel agent*) dikenal dalam perjanjian pengangkutan penumpang. Agen perjalanan digolongkan sebagai subjek hukum pengangkutan karena mempunyai hubungan yang sangat erat dengan pengangkut, yaitu perusahaan pengangkutan penumpang.

3. Objek dalam Pengangkutan

Objek adalah segala sasaran yang digunakan untuk mencapai tujuan. Sasaran tersebut pada pokoknya meliputi barang muatan, alat pengangkut, dan biaya angkutan. Jadi objek hukum pengangkutan adalah barang muatan, alat pengangkut, dan biaya yang digunakan untuk mencapai tujuan hukum pengangkutan niaga, yaitu terpenuhinya kewajiban dan hak pihak-pihak secara benar, adil, dan bermanfaat.³⁶

- a. Barang Muatan (*Cargo*) adalah barang yang sah dan dilindungi oleh undang-undang. Dalam pengertian barang yang sah termasuk juga hewan. Dari jenisnya, barang muatan dapat dibedakan menjadi 3 golongan, yaitu :
- b. *General Cargo*, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara membungkus dan mengemasnya dalam bentuk unit-unit kecil.
- c. *Bulk Cargo*, adalah jenis barang yang dimuat dengan cara mencurahkan ke dalam kapal atau tanki.
- d. *Homogeneous Cargo*, adalah barang dalam jumlah besar yang dimuat dengan cara membungkus dan mengemasnya.
- e. Alat pengangkut (*Carrier*) adalah alat yang digunakan untuk mengangkut barang atau orang yang akan dikirim atau ditujukan ke tempat tujuan yang telah ditentukan. Alat pengangkut di atas rel disebut kereta api yang dijalankan oleh masinis. Alat pengangkut di darat disebut kendaraan bermotor yang dijalankan oleh supir. Alat pengangkut di perairan disebut kapal yang dijalankan oleh nahkoda.
- f. Biaya pengangkutan (*Charge/Expense*) adalah ongkos yang dibayarkan oleh pengirim kepada pihak pengangkut yang dimana ongkos tersebut sudah menjadi kewajiban untuk dibayarkan sebagai bayar jasa yang sudah dilakukan oleh pengangkut.

4. Perjanjian Pengangkutan

Pengangkutan sebagai perjanjian selalu didahului oleh kesepakatan antara pihak pengangkut dan pihak penumpang atau pengirim. Kesepakatan tersebut pada

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004, hal. 61.

dasarnya berisi kewajiban dan hak, baik pengangkut dan penumpang maupun pengirim.³⁷ Menurut Pasal 1313 KUH Perdata, perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan di mana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan penumpang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat dan penumpang atau pemilik barang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.³⁸

Perjanjian pengangkutan adalah persetujuan dengan mana pengangkut menyediakan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan atau penumpang dari satu tempat ketempat tujuan dengan sejamat, dan pengirim atau penumpang mengikatkan diri untuk membayar biaya pengangkutan.³⁹

Terjadinya perjanjian pengangkutan didahului oleh serangkaian perbuatan penawaran (*offer*) dan penerimaan (*acceptance*) yang dilakukan oleh pengangkutan dan pengirim/penumpang secara timbal balik. Tentang bagaimana terjadinya perjanjian pengangkutan ini tidak diatur dalam bagian III buku I KUHD, tetapi diatur dalam bagian II Buku I KUHD. Mengenai saat kapan perjanjian pengangkutan itu terjadi dan mengikat pihak-pihak, tidak ada ketentuan dalam undang-undang yang ada ialah bahwa pihak mengadakan persetujuan kehendak Pasal 1320 KUHPerdata yang dibuktikan oleh dokumen angkutan, melalui dokumen tersebut dapat diketahui saat terjadi perjanjian pengangkutan yakni berdasarkan tempat, tanggal, dan tanda tangan yang tertulis pada dokumen angkutan.

a. Penawaran dari Pihak Pengangkut.

Cara terjadinya perjanjian pengangkutan dapat secara langsung dari pihak-pihak, atau tidak langsung dengan menggunakan jasa perantara (ekspedisi,

³⁷ Suwardjoko Warpanil, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung: Penerbit ITB, 1990, hlm 2.

³⁸ *Ibid*, hlm. 46.

³⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga, Op.cit.* 1998, hlm 13.

biro perjalanan). Apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengangkutan dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengirim atau penumpang, atau melalui media masa. ini berarti pengangkut mencari sendiri muatan atau penumpang untuk diangkut. Jika penawaran pihak pengangkut dilakukan melalui media masa, pengangkut hanya menunggu permintaan dari pengirim atau penumpang.

b. Penawaran dari Pihak Pengirim

Penumpang apabila pembuatan perjanjian pengangkutan dilakukan secara langsung, maka penawaran pihak pengirim atau penumpang dilakukan dengan menghubungi langsung pihak pengangkut. Ini berarti pengirim atau penumpang mencari sendiri pengangkut untuknya. Hal ini terjadi setelah pengirim atau penumpang mendengar atau membaca pengumuman dari pengangkut. Jika penawaran melalui perantara (ekspedisi, biro perjalanan), maka perantara, menghubungi pengangkut atas nama pengirim atau penumpang, pengirim menyerahkan barang pada perantara (ekspediter) untuk diangkut. Penumpang pada biro perjalanan yang menyiapkan pemberangkatannya.

Untuk mengetahui berakhirnya perjanjian pengangkutan perlu dibedakan dua keadaan yaitu:⁴⁰

- 1) Dalam keadaan tidak terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah saat penyerahan dan pembayaran biaya pengangkutan di tempat tujuan yang disepakati, siapa yang bertanggung jawab dan berapa besarnya.
- 2) Dalam keadaan terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian, maka perbuatan yang dijadikan ukuran ialah pemberesan kewajiban membayar ganti kerugian.

Berakhirnya perjanjian pengangkutan tidak sama dengan berakhirnya pengangkutan, hal ini tergantung dari isi kesepakatan yang ditulis dalam surat muatan. Pengertian tempat tujuan tidak selalu sama dengan terminal, stasiun,

⁴⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat*, Op.cit. 2004, hlm 78.

pelabuhan laut, dan bandara.⁴¹ Dalam perjanjian pengangkutan memungkinkan tempat tujuan bukan hanya pada tempat-tempat tersebut, tetapi ada tempat lain yang disepakati sebagai tempat tujuan pengangkutan, sehingga tujuan tersebut yang menjadi ukuran berakhirnya perjanjian pengangkutan.

C. Tinjauan Umum Keagenan

1. Pengertian Keagenan

Sejak dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 1977 terdapat beberapa departemen teknis, seperti Departemen Perdagangan dan Perindustrian yang mengeluarkan ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang keagenan, antara lain Surat Keputusan Menteri Perdagangan Nomor 77/KP/III/78 tanggal 9 Maret 1978, Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 295/M/SK/7/1982 tentang Keagenan Tunggal, Peraturan Menteri Perdagangan No. 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan dan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen atau Distributor Barang dan atau Jasa.⁴²

Ketentuan Pasal 1 butir 4 Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor : 11/M-DAG/PER/3/2006 tentang Ketentuan Tata Cara Penerbitan Surat Tanda Pendaftaran Agen dan Distributor Barang dan/atau Jasa disebutkan bahwa agen adalah perusahaan perdagangan nasional yang bertindak sebagai perantara untuk dan atas nama prinsipal berdasarkan perjanjian untuk melakukan pemasaran tanpa melakukan pemindahan hak atas fisik barang dan/atau jasa yang dimiliki/dikuasai oleh prinsipal yang menunjuknya.⁴³

Keagenan biasanya diartikan sebagai hubungan antara pihak prinsipal dan agen, di mana pihak prinsipal memberi wewenang kepada agen untuk melakukan transaksi dengan pihak ketiga. Hubungan hukum antara prinsipal dengan agennya dapat berupa perwakilan, dimana agen bertindak untuk dan atas nama

⁴¹ *Ibid*, hlm 108

⁴² Suharnoko, *Hukum Perjanjian:Teori dan Analisa Kasus*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2004, hlm 41

⁴³ Budi Santoso, *Op.cit.* hlm 70.

prinsipal, meskipun terdapat juga unsur jual beli karena prinsipal memberi wewenang agen untuk mengimpor barang dari prinsipal.⁴⁴ Prinsipal akan bertanggung jawab atas tindakan-tindakan yang dilakukan oleh seorang agen, sepanjang hal tersebut dilakukan dalam batas-batas wewenang yang diberikan kepadanya. Dengan perkataan lain, bila seorang agen ternyata bertindak melampaui batas wewenangnya, maka agen itu sendiri yang bertanggung jawab atas tindakan-tindakannya.⁴⁵

Agen (*agent*) adalah seseorang yang diberikan kewenangan oleh prinsipal (*principal*) untuk mewakili dirinya untuk melakukan suatu perbuatan hukum atau hubungan hukum dengan pihak ketiga.⁴⁶

Pada dasarnya keagenan adalah perjanjian antara seorang perantara dan prinsipal (*principal*). Perantara mengikatkan diri kepada prinsipal untuk melakukan suatu perbuatan hukum untuk kepentingan prinsipal. Dengan arti lain, keagenan dapat diartikan sebagai perjanjian antara seorang prinsipal dan seorang perantara, di mana prinsipal memberikan kewenangan kepada perantara untuk mengadakan perjanjian dengan pihak ketiga untuk kepentingan prinsipal.⁴⁷

Prinsipal adalah orang yang memberikan tugas kuasa untuk melakukan suatu perbuatan hukum dengan orang lain untuk kepentingannya. Perantara adalah orang yang memegang kuasa untuk melakukan suatu perbuatan hukum berdasarkan kuasa atau di bawah pengawasan prinsipal.⁴⁸

Perjanjian keagenan merupakan salah satu bentuk perjanjian tidak bernama atau dengan kata lain suatu perjanjian yang tidak mendapatkan pengaturan secara khusus dalam KUHPerdara. Meskipun terkandung aspek “perwakilan”, perjanjian keagenan tidak sepenuhnya sama dengan perjanjian pemberian kuasa

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Richard Burton Simatupang, *Aspek Hukum dalam Bisnis*, Jakarta, Rineka Cipta, 2007, hlm 53

⁴⁶ David Kelly, dalam Ridwan Khairandy, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, FH UII Press, Yogyakarta, 2013, hlm 247

⁴⁷ Ridwan Khairandy, 2014, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta, FH UII Press, hlm 248.

⁴⁸ *Ibid.*

(*lastgeving*).⁴⁹ Definisi lain tentang perjanjian keagenan dapat mengacu pada buku *Himpunan Peraturan Keagenan dan Distributor* yang diterbitkan oleh Departemen Perdagangan RI (2006), yaitu perjanjian keagenan adalah perjanjian antara prinsipal dan agen di mana prinsipal memberikan amanat kepada agen untuk dan atas nama prinsipal menjualkan barang dan atau jasa yang dimiliki atau dikuasai oleh prinsipal.

Berdasarkan kewenangan yang melekat pada agen dapat diklarifikasikan dalam beberapa golongan yaitu:⁵⁰

a. *General Agent*

Artinya adalah memberikan kewenangan pada seseorang untuk mengeksekusi semua transaksi yang berkaitan dengan bisnis, maka principal telah menunjuk general agent.

b. *Sub Agent*

Dalam kegiatan tertentu, kemungkinan principal akan banyak diuntungkan apabila memberi kewenangan pada agennya sendiri untuk mendelegasikan kewenangan pada pihak lain, baik agen terhadap principal atau sub agen yang terkait untuk menjalankan kewajiban dari keduanya.

c. *Special Agent*

Prinsipal dapat menentukan bahwa agen hanya diberikan kewenangan untuk melakukan transaksi tertentu saja atau beberapa transaksi. Dalam hal ini agen hanya dapat atau dibolehkan mewakili kepentingan prinsipalnya hanya dalam transaksi tertentu atau aktivitas tertentu.

d. *Agency Coupled with an Interest*

Pada saat agen telah melakukan pembayaran dalam rangka menjalankan kewenangan yang diberikan padanya oleh prinsipal dalam aktivitas bisnis, dalam hal ini agen disebut dengan *agency coupled with an interest*. Seperti halnya sebuah Bank dalam hal ini menjadi agent dari perusahaan peminjam kredit untuk mengumpulkan uang sewa, dengan suatu kepentingan prinsipalnya hanya dalam transaksi tertentu atau aktivitas tertentu.

⁴⁹ Muhammad Absar, "Tinjauan Yuridis Perjanjian Keagenan", *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol. 2, 2014, hlm 8.

⁵⁰ Budi Santoso, *Op.cit.* hlm 17.

e. *Gratuitous Agent*

Walaupun kebanyakan agen menerima kompensasi bukanlah suatu persyaratan untuk adanya hubungan keagenan antara prinsipal dan agennya. Pada saat seseorang secara sukarela dan tanpa adanya imbalan dengan adanya persetujuan terlebih dahulu, disebut dengan *gratuitous agent*.

2. Pihak-Pihak dalam Keagenan

a. Prinsipal

Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 11/M-DAG/PER/3/2006 mendefinisikan yang dimaksud dengan prinsipal adalah perorangan atau badan usaha yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum di luar negeri atau di dalam negeri yang menunjuk agen atau distributor untuk melakukan penjualan barang dan/atau jasa yang dimiliki/dikuasai.

b. Agen

Agen (*agent*) adalah seorang yang diberikan kewenangan oleh prinsipal (*principal*) untuk mewakili dirinya untuk melakukan suatu perbuatan hukum atau hubungan hukum dengan pihak ketiga.

c. Pihak Ketiga

Pihak ketiga dalam perjanjian keagenan adalah pihak yang dihubungi oleh agen dengan siapa transaksi diselenggarakan. Agen membuat perjanjian dengan pihak ketiga mengenai transaksi yang dikuasakan kepadanya (agen) tersebut. Pihak ketiga mengetahui fakta itu hanya jika perantara memberitahukan orang yang bertransaksi dengannya bahwa dirinya adalah seorang perantara.⁵¹

3. Hubungan Hukum Para Pihak

a. Hubungan antara Prinsipal dan Agen

Agen secara umum berperan sebagai perantara antara prinsipal dan pihak ketiga, maka setelah prinsipal dan pihak ketiga masuk ke dalam perjanjian atau hubungan kontraktual, agen akan keluar dari hubungan kontraktual

⁵¹ Arthur Lewis, *Dasar-Dasar Hukum Bisnis*, Bandung: Nusa Media, 2017, hlm 24

yang dilakukan oleh prinsipal dan pihak ketiga.

Hubungan antara prinsipal dengan agen sering dikatakan sebagai hubungan keagenan karena prinsipal menggunakan istilah agen sebagai perantara dalam melakukan perbuatan hukumnya dengan pihak ketiga. Hubungan antara prinsipal dengan agen adalah *fiduciary relationship*, dimana prinsipal mengizinkan agen untuk bertindak atas nama prinsipal, dan agen berada di bawah pengawasan prinsipal.⁵²

b. Hubungan antara Prinsipal dan Pihak ketiga

Agen bertindak atas nama prinsipal, sehingga agen dalam perikatan itu tidak sebagai para pihak dalam perjanjian. Prinsipal berhak menggugat pihak ketiga dan pihak ketiga berhak menuntut kepentingan prinsipal untuk memenuhi perikatan agen yang bertindak untuk kepentingan prinsipal atau di dalam ruang lingkup pelaksanaan tugasnya atau setelah prinsipal mengesahkan perikatan itu telah dibuat perantara tanpa kewenangan yang diberikan prinsipal.⁵³

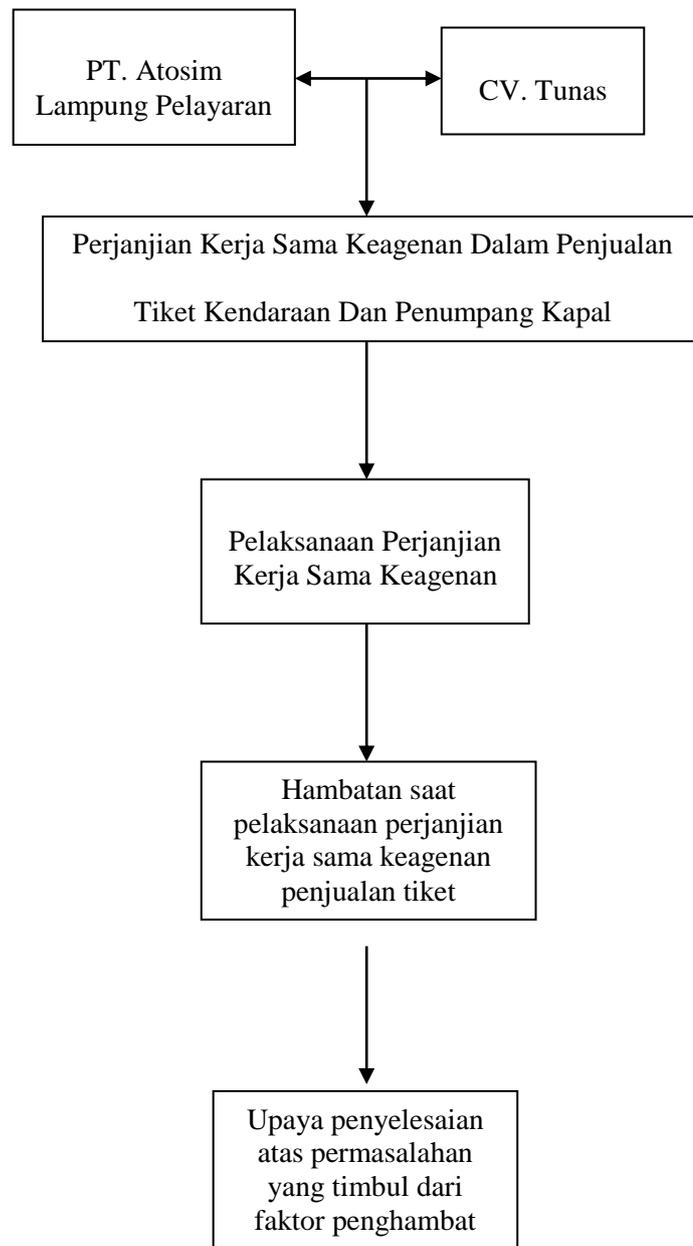
Pihak ketiga dan prinsipal yang keberadaan dan namanya diketahui oleh pihak ketiga itu wajib memenuhi perikatan yang dibuat oleh perantara, jika perikatan itu dibuat oleh perantara berdasarkan kewenangan yang diberikan kepada oleh prinsipal.⁵⁴ Perikatan yang diadakan perantara untuk prinsipal yang keberadaan dan namanya tidak diketahui tidak mengikat prinsipal, kecuali jika prinsipal secara sukarela memenuhi perikatan itu atau jika prinsipal kemudian memberitahukan identitasnya kepada pihak ketiga dan pihak ketiga menyatakan opsinya untuk meminta prinsipal itu sebagai pihak yang harus memenuhi perikatan.

⁵² Budi Santoso, *Loc. Cit.*

⁵³ Budi Santoso, "Prinsip Fiduciary Duties dalam Dunia Keagenan (Agency)", *Jurnal Budi Santoso*, Vol 43, No 2, 2014, hlm 251

⁵⁴ *Ibid.*

D. Kerangka Pikir



Keterangan:

Berdasarkan kerangka pikir diatas, pihak-pihak yang terkait dalam perjanjian kerja sama keagenan dalam penjualan tiket kapal kendaraan dan penumpang, yaitu PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas. PT. Atosim Lampung Pelayaran adalah perusahaan badan hukum Perseroan Terbatas yang menjalankan usaha pelayaran untuk pengangkutan penumpang dan kendaraan yang telah memperoleh izin usaha sebagaimana diatur oleh peraturan perundang-

undangan yang berlaku dan dalam hal ini disebut sebagai prinsipal. Dalam menjalankan kegiatan usaha pelayaran membutuhkan kerja sama usaha dengan CV. Tunas dalam melakukan penjualan tiket penumpang dan kendaraan kepada para konsumen yang akan menggunakan fasilitas kapal PT. Atosim Lampung Pelayaran. CV. Tunas sendiri adalah sebuah badan usaha yang telah memperoleh izin dapat menjalankan kegiatan usaha yang sah di bidang penjualan tiket dan menerima kuasa dari PT. Atosim Lampung Pelayaran sebagai agen penjualan tiket kapal kendaraan dan penumpang sebagai kemudahan bagi para konsumen PT. Atosim Lampung Pelayaran di wilayah kerja CV. Tunas.

Pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan tersebut dilakukan melalui melalui beberapa tahapan. Pertama, adanya persyaratan administrasi yang diberikan oleh PT. Atosim Lampung Pelayaran kepada CV. Tunas yang harus dipenuhi untuk menjadi agen. Kedua, adanya persetujuan kedua belah pihak untuk menandatangani surat perjanjian yang telah dibuat dan disepakati. Ketiga, pelaksanaan hak dan kewajiban yang sudah tertuang di dalam surat perjanjian.

Pelaksanaan perjanjian yang dilaksanakan pasti akan ada hambatan yang terjadi, baik hambatan yang terjadi karena kesalahan salah satu pihak atau disebut wanprestasi dan juga hambatan yang terjadi di luar kendali masing-masing pihak atau yang disebut keadaan memaksa (*force majeure*). Permasalahan yang timbul akibat dari faktor penghambat tersebut diselesaikan dengan upaya penyelesaian dengan mekanisme-mekanisme yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.

III. METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan menggunakan jenis penelitian hukum normatif-empiris. Penelitian hukum normatif-empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif (kodifikasi, undang-undang, atau kontrak) secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁵⁵ Penelitian ini akan mengkaji tentang Pelaksanaan perjanjian antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas dengan melihat peraturan perundang-undangan dan literatur yang terkait dengan perjanjian serta melakukan wawancara secara langsung dengan para pihak baik dari pihak PT. Atosim Lampung Pelayaran maupun dari pihak CV. Tunas dimana hal ini dilakukan untuk mendapatkan suatu informasi yang berkaitan dengan bahan dari penelitian ini.

2. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu penelitian yang bersifat pemaparan dan bertujuan untuk memperoleh deskripsi lengkap tentang keadaan hukum yang berlaku di tempat tertentu dan pada saat tertentu, atau mengenai gejala yuridis yang ada maupun peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁵⁶

Pada penelitian ini diharapkan memberikan informasi lengkap mengenai perjanjian kerja sama, serta dapat menggambarkan tentang aspek hukum

⁵⁵ Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 134.

⁵⁶ *Ibid*, hlm 50.

didalam perjanjian, serta menggambarkan tentang hak dan kewajiban kedua belah pihak yang terikat dalam perjanjian kerja sama keagenan tersebut.

B. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah merupakan proses pemecahan atau penyelesaian masalah melalui tahap-tahap yang telah ditentukan sehingga tercapai tujuan penelitian.⁵⁷ Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan sosiologi hukum. Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undangan dan regulasi yang terkait dengan isu hukum yang sedang dibahas (diteliti).⁵⁸ Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) adalah pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.⁵⁹ Pendekatan sosiologi hukum merupakan pendekatan yang menganalisis tentang bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di dalam masyarakat. Di samping itu, dikenal juga pendekatan sosiologi tentang hukum. Pendekatan ini dikonstruksikan sebagai sesuatu perilaku masyarakat yang ajek, terlembagakan serta mendapatkan legitimasi secara sosial.⁶⁰

C. Data dan Sumber Data

1. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari narasumber dari objek yang diteliti. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik pengumpulan data melalui wawancara kepada Bapak M. Novel selaku dari pihak PT. Atosim Lampung Pelayaran (Manager Cabang) dan Bapak M. Arif selaku dari pihak CV. Tunas (Pimpinan).

⁵⁷ I Gede A B Wiranata, *Metodologi Penelitian dan Penulisan Ilmiah Bidang Hukum*, Bandar Lampung: ZamZam Tower, 2017, hlm 58.

⁵⁸ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press, 2020, hlm 56.

⁵⁹ *Ibid*, hlm 57

⁶⁰ Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010, hlm 47-49

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui studi kepustakaan bahan-bahan hukum, jenis data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:⁶¹

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang memiliki sifat mengikat dan mempunyai otoritas yang berupa peraturan perundang-undangan, dokumen hukum, putusan pengadilan, seperti:

- 1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- 2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal
- 4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Di Perairan
- 5) Surat Perjanjian Kerja Sama antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang berasal dari pengeahuan yang bersumber dari bahan-bahan kepustakaan seperti buku-buku hukum, doktrin, teori, pendapat para ahli, literatur, jurnal hukum, media cetak maupun elektronik yang memiliki kaitan dengan penelitian yang akan dibahas.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum yang berupa tulisan ilmiah non hukum yang berkaitan dengan skripsi berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), artikel, majalah, ensiklopedi, surat kabar.

⁶¹ Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, hlm 51

D. Metode Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Pengumpulan data

Pengumpulan data merupakan salah satu proses dalam penelitian ini dengan tujuan untuk memperoleh gambaran maupun informasi dari hal-hal yang akan diteliti. Untuk memperoleh data dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan yaitu:

a. Wawancara

Metode wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan. Proses tanya jawab dilakukan oleh dua belah pihak, yaitu peneliti sebagai orang yang mengajukan pertanyaan dan narasumber sebagai orang yang menjawab pertanyaan. Wawancara yang dilakukan penulis dengan pihak PT Atosim Lampung Pelayaran dan pihak CV. Tunas.

b. Studi Pustaka

Studi pustaka adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan penulis dengan maksud memperoleh data sekunder dengan cara membaca, mencatat, dan mengutip dari berbagai literatur, peraturan perundang-undangan, buku-buku, media massa, dan bahan hukum lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

2. Pengolahan data

Pengolahan data adalah salah satu proses dalam penelitian dengan tujuan bagaimana hasil dari pengumpulan data tersebut diolah kembali dalam proses pengolahan data. Adapun tahapan dalam pengolahan data yaitu:

a. Pemeriksaan Data (*Editing*)

Pemeriksaan data atau editing adalah proses yang dilakukan setelah menghimpun data di lapangan. Data yang telah di himpun selanjutnya dilakukan pemeriksaan sehingga data yang didapat sesuai dengan tema penelitian dan tidak terjadi kesalahan.

b. Rekonstruksi Data

Penyusunan ulang data yang telah diperoleh secara teratur dan logis sehingga mudah untuk dipahami dan diinterpretasi.

c. Sistematisasi Data

Sistematisasi data merupakan menempatkan data menurut kerangka sistematika batasan berdasarkan urutan masalah.

E. Analisis Data

Penelitian ini dianalisis dengan menggunakan metode analisis data kualitatif. Analisis data kualitatif merupakan analisis data yang memberikan gambaran-gambaran (deskripsi) dengan kata-kata atas temuan dan mengutamakan kualitas dari data.⁶² Dianalisis secara deskriptif dengan menggunakan metode interpretasi/penafsiran hukum untuk membangun suatu argumentasi hukum sebagai suatu kesimpulan

⁶² Muhaimin, *Op.Cit.*, hlm 127.

V. PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan perjanjian kerja sama keagenan dalam penjualan tiket kendaraan dan penumpang kapal antara PT. Atosim Lampung Pelayaran dan CV. Tunas sudah dilakukan sesuai dengan aturan-aturan yang mengatur tentang perjanjian. Perjanjian kerja sama tersebut juga sudah disepeki oleh kedua belah pihak yang berisi tentang persyaratan administrasi yang harus dipenuhi, memuat tentang hak dan kewajiban para pihak, jangka waktu kerja sama, tarif tiket kendaraan, deposit penjualan tiket, berakhirnya kerja sama, dan cara penyelesaian perselisihan.
2. Hambatan-hambatan yang timbul pada saat proses pelaksanaan perjanjian, yaitu ada dua faktor penghambat. Pertama faktor penghambat yang timbul karena adanya keadaan memaksa yang di mana suatu situasi yang timbul di luar kekuasaan dari para pihak. Contohnya seperti cuaca yang tidak mendukung untuk kapal berlayar, adanya kerusakan mesin kapal, kehabisan bahan bakar kapal di tengah perjalanan, dan lain-lainnya. Faktor penghambat yang kedua yang timbul karena adanya wanprestasi yang di mana suatu situasi salah satu pihak tidak dapat melaksanakan kewajibannya dikarenakan kesalahannya sendiri. Contohnya adanya unit mitra yang tidak datang saat jadwal keberangkatan kapal tanpa adanya konfirmasi ataupun pemberitahuan kepada pihak agen dan juga adanya klaim asuransi yang tidak cair dikarenakan pihak PT. ALP tidak membayar angsuran premi asuransi.

3. Upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan perjanjian. Ada beberapa upaya penyelesaian atas permasalahan yang timbul akibat dari faktor-faktor penghambat, yaitu apabila kendaraan tidak jadi menyebrang kapal akibat kendaraan rusak ataupun permasalahan teknis atas kendaraan tersebut pihak konsumen dapat mengonfirmasi kepada pihak agen untuk melakukan pembatalan tiket dengan mekanisme *Cancel* yang di mana pembatalan harus dilakukan 7 jam sebelum jadwal keberangkatan. Kemudian ada mekanisme *Void* yang di mana agen dapat melakukan pembatalan tiket dengan persetujuan ataupun konfirmasi dari pihak PT. ALP untuk membatalkan tiket dikarenakan cuaca yang tidak mendukung, patah gardan, dan keadaan yang tidak bisa diperkirakan. Ada juga mekanisme *Refund* yang di mana agen dapat membatalkan tiket dengan kompensasi 25% dikarenakan kesalahan agen yang tidak dapat memilih konsumen secara selektif yang di mana konsumen tidak datang pada saat jadwal keberangkatan kapal padahal tiket sudah dibeli dan dicetak.

B. Saran

1. PT. Atosim Lampung Pelayaran maupun pihak agen, yaitu CV. Tunas dalam hal mengatasi permasalahan yang timbul akibat faktor penghambat dari keadaan memaksa maupun dari wanprestasi itu sendiri, keduanya haruslah meminimalisir untuk terjadinya permasalahan yang timbul. Walaupun permasalahan tersebut sampai terjadi kedua pihak akan menyelesaikan permasalahan tersebut dengan secara kekeluargaan dengan kata lain dimusyawarahkan sampai dengan kata mufakat yang tidak saling merugikan masing-masing pihak, seperti memberikan ganti kerugian, memberikan mekanisme untuk pengembalian dana transaksi, dan lain-lain.
2. Upaya penyelesaian untuk setiap permasalahan yang timbul sudah baik, tetapi untuk permasalahan mengenai klaim asuransi seharusnya PT. Atosim Lampung Pelayaran tetap harus membayar premi asuransi kepada pihak perusahaan asuransi agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan saat memakai jasa angkutan dari PT. Atosim Lampung Pelayaran. Meskipun PT.

Atosim Lampung Pelayaran memberikan alternatif lain untuk pembayaran ganti rugi kerusakan kendaraan pada saat diatas kapal, tetapi ganti rugi tersebut tidak sama jumlahnya dengan jumlah ganti kerugian dari pihak asuransi.

DAFTAR PUSTAKA

1. Buku

- Abdullah, M Zen, 2017, *Kajian Yuridis Terhadap Syarat Sah Dan Unsurunsur Dalam Suatu Perjanjian*, Jambi: Fakultas Hukum Universitas Batanghari.
- Adji, Sution Usman, Dkk, 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Hartini, Rahayu, 2012, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia*, Malang: Citra Mentari.
- Hartono, Sri Redjeki, 1999, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang: Seksi Hukum Dagang FH UNDIP.
- HS, Salim, 2006, *Hukum Kontrak Teori dan Tehnik Penyusunan Kontrak*, Jakarta: Sinar Grafika.
- Khairandy, Ridwan, 2004, *Itikad Baik Dalam Kebebasan Berkontrak*, Jakarta: Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- , 2014, *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Yogyakarta: FH UII Press
- Lewis, Arthur, 2017, *Dasar-Dasar Hukum Bisnis*, Bandung: Nusa Media.
- Muhaimin, 2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram: Mataram University Press.
- Muhammad, Abdulkadir, 1990, *Hukum Perikatan*, Bandung: Citra Aditya Bhakti
- , 1994, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut dan Udara*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- , 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Penerbit Citra Aditya Bhakti.
- , 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.

- , 2007, *Arti Penting dan Strategis Multimoda Pengangkutan Niaga di Indonesia dalam Perspektif Hukum Bisnis di Era Globalisasi Ekonomi*, Yogyakarta: Penerbit Genta Press.
- , 2014, *Hukum Perdata Nasional*, Ctk ke V, Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Muljadi, Kartini dan Gunawan Widjaja (II), 2006, *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Nugroho, Sigit Sapto dan Hilman Syahrial Haq, 2019, *HUKUM PENGANGKUTAN INDONESIA: Kajian Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Transportasi Udar*, Navida, Surakarta
- Pamularso, Win Pudji, 2009, *Tubrukan Kapal Pertamina dengan Elixir di Perairan Jakarta; Masalah Hukum dan Penyelesaiannya*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Purba, Hasim, 2005, *Hukum Pengangkutan di Laut*, Medan: Pustaka Bangsa Press
- Purwosutjipto, HMN, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta: Penerbit Djambatan.
- Santoso, Budi, 2015, *Keagenan (Agency) : Prinsip-Prinsip Dasar, Teori, dan Problematika Hukum Keagenan*, Bogor: Ghalia Indonesia.
- Satrio, J, 1995, *Hukum Perikatan, Lahirnya Perjanjian*, Ctk. Pertama, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.
- Sembiring, Sentosa, 2019, *Hukum Pengangkutan Laut*, Bandung, Nuansa Aulia.
- Setiawan, I Ketut Oka, 2018, *Hukum Perikatan*, Jakarta: Sinar Grafik.
- Simatupang, Richard Burton, 2007 *Aspek Hukum dalam Bisnis*, Jakarta, Rineka Cipta.
- Soejono, Olga, 1987, *Penerapan Peraturan Perundang-undangan di Bidang Pelabuhan dalam Kaitannya dengan Organisasi dan Tata Kerja Administor Pelabuhan*, Jakarta: Indo Hill Co,
- Soekanto, Soerjono, 2014, *Pengantar Penelitian Hukum* ,cetakan 3 Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia UI-Press.
- Subekti, 1987, *Pokok-pokok Hukum Perikatan*, Jakarta: Intermasa.
- , 2005, *Hukum Perjanjian*, Ctk 21, Jakarta: Intermasa
- Sudikno, 2008, *Ilmu Hukum*, Yogyakarta: Penerbit Liberty
- Suharnoko, 2004, *Hukum Perjanjian:Teori dan Analisa Kasus*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Tjakranegara, Soegijatna, 1995, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta.

Warpanil, Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, Bandung: Penerbit ITB.

Wiranata, I Gede AB dan Yennie Agustin MR, 2018, *Sampel dan Teknik Sampel dalam Penelitian*, Bandar Lampung, Anugrah Utama Rahaja.

2. Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 65 Tahun 2019
Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Keagenan Kapal

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2010 Tentang
Angkutan Di Perairan

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran

3. Jurnal dan Website

Ezra Ridel Moniung, *Perjanjian Keagenan Dan Distributor Dalam Perspektif Hukum Perdata* Vol. III, No. 1, Januari 2015,

Jurnal Budi Santoso, *Prinsip Fiduciary Duties dalam Dunia Keagenan (Agency)*, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

Muhammad Absar, Tinjauan Yuridis Perjanjian Keagenan, *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol. 2, 2014

<https://doktorhukum.com/asas-asas-dalam-hukum-perjanjian-kontrak>

<https://www.dslalawfirm.com/id/force-majeure>