

PERJANJIAN PEMBAGIAN WILAYAH PEMASARAN JASA
OJEK DALAM PERSPEKTIF HUKUM ISLAM DAN UU NO. 5
TAHUN 1999
(Studi di Terminal Purabaya Sidoarjo)

SKRIPSI

Oleh:

Yuanita Zulfa Rahmadini

NIM. C92214135



Universitas Islam Negeri Sunan Ampel
Fakultas Syariah dan Hukum
Jurusan Hukum Perdata Islam
Prodi Hukum Ekonomi Syariah
Surabaya

2019

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yuanita Zulfa Rahmadini

NIM : C92214135

Semester : IX

Jurusan : Hukum Perdata Islam Prodi Hukum Ekonomi Syariah

Fakultas : Syariah dan Hukum

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul “Perjanjian Pembagian Wilayah Pemasaran Jasa Ojek Dalam Perspektif Hukum Islam dan UU No. 5 Tahun 1999 (Studi di Terminal Purabaya Sidoarjo)” adalah asli dan bukan plagiat, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Surabaya, 29 Januari 2019



Yuanita Zulfa Rahmadini

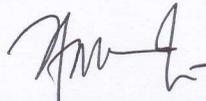
NIM : C92214135

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi yang ditulis oleh Yuanita Zulfa Rahmadini NIM C92214135 ini telah diperiksa dan disetujui untuk dimunaqasahkan.

Surabaya, 29 Januari 2019

Pembimbing,



Hj. Ifa Mutitul Choiroh, SH., M.Kn.
NIP. 197903312007102002

PENGESAHAN

Skripsi yang ditulis oleh Yuanita Zulfa Rahmadini NIM. C92214135 ini telah dipertahankan di depan sidang Majelis Munaqasah Skripsi Fakultas Syariah dan Hukum UIN Sunan Ampel pada hari, tanggal 7 Februari 2019, dan dapat diterima sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program strata satu dalam Ilmu Syari'ah.

Majelis Munaqasah Skripsi :

Penguji I,

Hj. Ifa Mutitul Choiroh, SH., M.Kn.
NIP. 197903312007102002

Penguji II,

Dra. Hj. Muflikhatul Khoiroh, M.Ag.
NIP. 197004161995032002

Penguji III,

Moh. Hatta, S.Ag., MHI.
NIP. 197110262007011012

Penguji IV,

Zakiyatul Ulya, MHI.
NIP. 199007122015032008

Surabaya, 15 Februari 2019

Mengesahkan,

Fakultas Syariah dan Hukum

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel

Dekan,



Dr. H. Masruhan, M.Ag.
NIP. 195904041988031003



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN

Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

**LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : YUANITA ZULFA RAHMADINI
NIM : C92214135
Fakultas/Jurusan : Syariah dan Hukum/Hukum Perdata Islam
E-mail address : ryuanitazulfa@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :

Skripsi Tesis Desertasi Lain-lain (.....)
yang berjudul :

**PERJANJIAN PEMBAGIAN WILAYAH PEMASARAN JASA OJEK DALAM
PERSPEKTIF HUKUM ISLAM DAN UU NO. 5 TAHUN 1999
(Studi di Terminal Purabaya Sidoarjo)**

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara **fulltext** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 15 Februari 2019

Penulis

(Yuanita Zulfa Rahmadini)

Di dalam pasal 19 UU No 5 Tahun 1999 juga menjelaskan bahwa Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; atau membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan; atau melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Secara eksplisit perjanjian yang dilakukan antara pengendara ojek *online* dengan pengendara ojek pangkalan yang penulis paparkan diatas diperingatkan dengan pasal 9 dan pasal 19 UU No 5 Tahun 1999, akan tetapi demi tercapainya ketertiban umum dan kelancaran kegiatan usaha masing-masing pihak serta agar tidak terjadi perkelahian antara pengendara ojek *online* dengan pengendara ojek pangkalan maka, para pihak telah menyepakati perjanjian perdamaian tersebut dan menurut Pasal 1853 KUH Perdata perdamaian dapat diadakan mengenai kepentingan keperdataan yang timbul dari satu kejahatan atau pelanggaran; atau dalam hal ini perdamaian sekali-kali tidak menghalangi pihak Kejaksaan untuk menuntut kejahatan atau pelanggaran yang bersangkutan.

Pihak-pihak yang bersangkutan dalam Kebijakan Transportasi *Online* di Terminal Purabaya Sidoarjo ini adalah: perwakilan lyn H1, perwakilan taksi konvensional, perwakilan angkutan *online* (R2 dan R4), perwakilan Dinas

memberikan pelayanan yang lebih efisien dengan biaya rendah. Strategi persaingan usaha yang diterapkan oleh transportasi berbasis *online* tidak melanggar peraturan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam hukum bisnis Islam, persaingan usaha jasa transportasi *online* tidak sesuai dengan prinsip keseimbangan, karena Grab dan Uber menerapkan *rush hour* yang menjadikan tarif bertambah pada jam sibuk. Sehingga dalam transaksi tidak memenuhi syarat keridhoan kedua belah pihak. Kemudian penerapan strategi persaingan usaha Grab dan Uber masih mengandung riba dengan penambahan harga pada jam sibuk, kemudian Go-Car mengandung gharar dan maysir dengan permainan poin setelah transaksi terjadi. Perbedaan dengan skripsi yang akan penulis bahas yaitu skripsi ini membahas persaingan usaha antar transportasi *online* di Surabaya sedangkan yang akan penulis bahas yaitu perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek antara ojek *online* dengan ojek pangkalan di terminal Purabaya Sidoarjo.¹⁰

Kedua, “Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi *Online* di Terminal Purabaya Sidoarjo”. Skripsi tersebut ditulis oleh Siti Nurchotimah. Hasil penelitian ini menunjukkan dua hasil, yakni Pertama, tingkat efektivitas kebijakan publik tentang kawasan larangan transportasi *online* di Terminal Purabaya Sidoarjo berdasarkan hasil penelitian sudah dilaksanakan secara “efektif”. Hal ini bisa dilihat dengan persentase responden yang menyatakan

¹⁰Zulia Khoirun Nisa', “Strategi Persaingan Usaha Jasa Transportasi *Online* ditinjau dari Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan Hukum Bisnis Islam (Studi Kasus Jasa Transportasi *Online* GrabCar, Go-Car dan Uber di Surabaya” (Skripsi--IAIN Tulungagung, 2017), 165.

sangat setuju dan sangat setuju pada kebijakan transportasi *online* di Terminal Purabaya Sidoarjo sebesar 73% responden, sedangkan yang menyatakan tidak setuju dan sangat tidak setuju hanya sebesar 27% responden saja. Kedua, Persepsi masyarakat yang dalam hal ini adalah masyarakat pengguna layanan jasa transportasi *online* (Go-jek, Uber dan Grab) yang berada di Terminal Purabaya Sidoarjo dan masyarakat yang bertempat tinggal di kawasan larangan transportasi *online*. Hal ini bisa dibuktikan dengan hasil angket yang menunjukkan 79% responden menyatakan “baik” terhadap kebijakan transportasi *online* di Terminal Purabaya Sidoarjo, sedangkan yang menyatakan “tidak baik” hanya 21% responden saja. Perbedaan dengan skripsi yang akan penulis bahas yaitu skripsi ini hanya membahas pendapat masyarakat terkait efektifitas kebijakan Transportasi *Online* di Terminal Purabaya Sidoarjo sedangkan penulis akan membahas perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek antara ojek *online* dengan ojek pangkalan di terminal Purabaya Sidoarjo yang akan dianalisis keabsahannya. Sedangkan persamaannya yaitu objek penelitian yang sama-sama membahas kebijakan transportasi *online* di Terminal Purabaya.¹¹

Dari penelusuran yang penulis lakukan belum ada yang membahas secara menyeluruh tentang isi dari perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek yang dibuat oleh berbagai pengusaha transportasi di Terminal Purabaya Sidoarjo kemudian dianalisis dengan hukum Islam dan UU No. 5 Tahun 1999. Sehingga dapat diketahui keabsahan perjanjian tersebut.

¹¹Siti Nurchotimah, “Persepsi Masyarakat Tentang Kebijakan Transportasi Online di Terminal Purabaya Sidoarjo” (Skripsi--UIN Sunan Ampel Surabaya, 2018), 125.

Bab Kedua, berisi konsep perjanjian dalam hukum Islam dan Undang-Undang yang meliputi Pengertian perjanjian, dasar hukum perjanjian, asas-asas hukum perjanjian, subjek dan objek perjanjian, syarat sah serta kekuatan berlakunya perjanjian, akibat hukum dari suatu perjanjian, Selain itu bab ini berisi pembahasan tentang UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, isi UU No. 5 Tahun 1999 pasal 9, dan implikasi dari aturan.

Bab Ketiga, berisi perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek di terminal Purabaya Sidoarjo. Beberapa hal yang dibahas antara lain gambaran umum tentang Terminal Purabaya Sidoarjo, hubungan hukum dan kedudukan para pihak, proses pembentukan dan pelaksanaan perjanjian, proses penyelesaian jika terjadi sengketa, penerapan pengawasan zona perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek di terminal Purabaya Sidoarjo.

Bab Keempat berisi analisis perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek di terminal Purabaya Sidoarjo menurut perspektif hukum Islam dan UU No. 5 Tahun 1999, prakteknya perjanjian Islam dan hukum positif terhadap Perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek di terminal Purabaya Sidoarjo.

Bab Kelima merupakan penutup dari pembahasan skripsi ini yang di dalamnya memuat kesimpulan akhir dan saran.

6) Trust.

Menurut pasal 12 yaitu Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk melakukan kerja sama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

7) Oligopsoni.

Menurut pasal 13 yaitu (1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk secara bersama-sama menguasai pembelian atau penerimaan pasokan agar dapat mengendalikan harga atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. (2) Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama menguasai pembelian atau penerimaan pasokan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila 2 (dua) atau 3 (tiga) pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

8) Integrasi vertical.

Menurut pasal 14 yaitu Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk menguasai produksi sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat.

9) Perjanjian tertutup.

Menurut pasal 15 yaitu (1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok atau tidak memasok kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu dan atau pada tempat tertentu. (2) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok. (3) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian mengenai harga atau potongan harga tertentu atas barang dan atau jasa, yang memuat persyaratan bahwa pelaku usaha yang menerima barang dan atau jasa dari pelaku usaha pemasok: a. harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari

satu dan dua. Bila sebelumnya di pinggir-pinggir ruang tunggu ada toko makanan berderet-deret, kini toko-toko tersebut ditiadakan. Terminal tersibuk di Asia Tenggara ini, juga menyediakan tangga berjalan. Dan tentu saja petugas terminal selalu bersiaga untuk memberikan pelayanan bagi penumpang. Dengan kondisi ruangan yang cukup besar dan megah serta deretan kursi berjajar rapi membuat terminal ini berbeda dengan terminal kebanyakan yang memiliki kesan kumuh.

Menurut Koordinator Bidang Keamanan dan Ketertiban Terminal Purabaya, terminal ini telah beberapa kali mengalami renovasi, dan terakhir terjadi pada tahun 2018. Sekarang Terminal Purabaya memiliki julukan terminal yang memiliki tampilan seperti halnya bandara. Terdapat ruang tunggu yang nyaman dibagian atas bangunan. Penumpang yang akan menuju bus harus melewati jembatan yang berada di atas jalan lewat bus kemudian turun menyesuaikan petunjuk jurusan bus yang telah tertera secara lengkap. Penumpang bisa berjalan dengan santai melewati lorong-lorong berdinding kaca sambil menikmati kondisi kepadatan bagian kanan dan kiri bawah terminal yang dapat terlihat dengan jelas. Lorong tersebut berjarak kurang lebih 20 meter dan memisahkan bangunan utama terminal dengan jalur bus. Di Terminal Purabaya, terdapat macam-macam jasa angkutan, tidak hanya bus antar Kota antar Provinsi tetapi juga terdapat angkutan kota berupa lyn, taksi, becak, dan ojek yang difungsikan untuk memudahkan penumpang sampai di tempat yang dituju. Jumlah kendaraan angkutan tersebut cukup banyak sehingga perlu diatur penempatan dan jalurnya agar tidak mengganggu lalu lintas bus yang menjadi angkutan utama. Taksi dan lyn ditempatkan di sisi utara bangunan utama terminal, becak ditempatkan diluar area terminal dan ojek ditempatkan di beberapa ruang terminal yang kosong atau ruang yang bukan menjadi jalur lalu lintas bus.

hanya berasal dari sekitar Terminal Purabaya (kecamatan Waru) namun juga banyak berasal dari luar kecamatan Waru bahkan luar kabupaten Sidoarjo, seperti Kota Surabaya, Gresik, Mojokerto dan Pasuruan. Terdapat fasilitas parkir yang tidak hanya disediakan oleh Dishub namun juga disediakan oleh warga sekitar, hanya saja sebagian besar dari penumpang enggan membawa kendaraan pribadi karena harus berjalan lumayan jauh untuk memarkir kendaraan terlebih dahulu.

Selaras dengan hal itu mengingat Terminal Purabaya merupakan terminal besar dengan luas 12 Ha, maka setelah turun dari bus para penumpang membutuhkan angkutan menuju tempat yang akan mereka datangi tanpa harus berjalan keluar menuju jalan raya A. Yani atau Letjend Sutoyo yang berjarak cukup jauh, yakni sekitar 1-2 Km.. Hal tersebut membuat sebagian warga berinisiatif untuk memberikan layanan berupa jasa ojek. Mereka memiliki perkumpulan berupa paguyupan Ojek Pangkalan. Sebagian besar pengemudi ojek pangkalan merupakan warga sekitar. Menurut ketua paguyupan Ojek Pangkalan terminal Purabaya, pengemudi ojek pangkalan berumur antara 40-55 tahun. Mereka menjadikan ojek pangkalan sebagai mata pencaharian utama mengingat usia dan pendidikan mereka yang terbatas. Pengemudi ojek pangkalan di terminal Purabaya telah terdaftar secara tertulis dalam data paguyupan ojek pangkalan tersebut, sehingga tidak sembarang orang dapat menjadi ojek pangkalan dan mengambil penumpang di terminal Purabaya.

Ojek pangkalan sendiri beroperasi 24 jam dengan sistem pembagian 2 shift. Mereka dikelompokkan dalam beberapa titik agar mudah menjangkau penumpang. Sayangnya karena dianggap mendominasi dan menguasai area terminal Purabaya, mereka membuat tarif ojek sesuai dengan kehendak mereka sendiri tanpa mempertimbangkan pendapat konsumen atau penumpang. Tarif

terminal Purabaya kurang kondusif, Kepala polisi sektor Waru mendatangkan beberapa personil kepolisian untuk menengahi pertikain tersebut.

Setelah aksi pemisahan itu, para pengemudi ojek pangkalan dan pengemudi ojek *online* diminta untuk kembali ke tempat masing-masing dan diperingatkan untuk tidak membuat keributan kembali. Namun konflik tersebut tidak sepenuhnya padam. Kejadian pertikaian masih terus terulang meskipun tidak sampai terjadi kekerasan fisik. Pengemudi ojek *online* tetap berani menjemput penumpang di area terminal Purabaya, hal ini membuat para pengemudi ojek pangkalan geram. Mereka menganggap bahwa peringatan yang diberikan melalui penyitaan atribut diabaikan oleh pengemudi ojek online. Dari hasil wawancara, pengemudi ojek *online* yang masuk ke area terminal Purabaya tersebut, merupakan pengemudi baru yang tidak mengetahui adanya aturan tidak tertulis itu.

Menimbang hal tersebut maka kepala kepolisian sektor Waru pada tanggal 3 Mei 2017, berlokasi di kantor polisi sektor Waru, membuat Berita Acara Hasil Kesepakatan yang mendatangkan beberapa perwakilan dari pengemudi ojek pangkalan, ojek *online*, lyn H-1, taksi konvensional, Dishub Kab. Sidoarjo, UPTD Terminal Purabaya dan DPC SPTI Sidoarjo. Berita Acara Hasil Kesepakatan tersebut diharapkan menjadi peraturan tertulis dan mengikat agar diketahui oleh anggota layanan angkutan yang beroperasi di terminal Purabaya sehingga konflik dapat teredam dengan adanya aturan yang berasal dari kesepakatan tersebut.

Pada kenyataannya, konflik antara pengemudi ojek pangkalan dan ojek *online* tersebut tidak kunjung selesai. Mereka membuat aksi unjuk rasa yang membuat sepanjang jalan pintu masuk dan keluar bus macet total. Hal itu kemungkinan besar dikarenakan tidak ada petugas yang mengawasi jalannya

pada pertengahan tahun 2016 pengendara ojek pangkalan mulai menunjukkan rasa keberatan atas operasional ojek *online* yang semakin lama membuat penumpang ojek pangkalan semakin sedikit. Tindakan itu dimulai dari peringatan lisan dan bentakan hingga pencegatan pengendara ojek *online* oleh beberapa pengendara ojek pangkalan hingga berlanjut menjadi konflik fisik dan pertikaian mulut yang membuat suasana terminal tidak kondusif karena macet total.

Atas kejadian tersebut, kepala kepolisian sektor Waru pada tanggal 3 Mei 2017, membuat Berita Acara Hasil Kesepakatan yang mendatangkan beberapa perwakilan dari pengendara ojek pangkalan, ojek *online*, lyn H-1, taksi konvensional, Dishub Kab. Sidoarjo, UPTD Terminal Purabaya dan DPC SPTI Sidoarjo. Berita Acara Hasil Kesepakatan ini menjadi perjanjian kedua bagi mereka setelah sebelumnya telah dibuat perjanjian kesepakatan pada tanggal 25 Agustus 2016. Namun konflik masih saja terjadi, mereka membuat aksi unjuk rasa yang membuat sepanjang jalan pintu masuk dan keluar bus macet total.

Hal itu terjadi dikarenakan tidak ada petugas yang mengawasi jalannya perjanjian. Selain itu kesepakatan sebelumnya dianggap kurang rinci dalam pembagian daerah pemasaran penjemputan serta tidak ada kejelasan hukuman yang diberikan, maka kepala polisi sektor Waru mengadakan kembali beberapa pertemuan mediasi bersama dengan perwakilan yang bersangkutan untuk menyepakati dan melengkapi isi perjanjian tersebut. Perjanjian tertulis yang diarsipkan oleh kepolisian sektor Waru berjumlah 3 perjanjian. Dengan perjanjian terakhir terjadi pada tanggal 23 April 2018. Perjanjian tersebut melengkapi perjanjian yang dibuat sebelumnya.

Setelah adanya perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek tersebut, pengendara ojek *online* tidak diperkenankan lagi memasuki wilayah terminal Purabaya untuk menjemput penumpang, mereka diperbolehkan menjemput penumpang hanya pada

satu titik area yaitu di pintu masuk bus (di luar area terminal/ depan halte PT. Gudang Garam), sedangkan pengendara ojek pangkalan berhak sepenuhnya beroperasi di area terminal Purabaya (pintu masuk, pintu keluar, area tunggu, area istirahat dan area-area lain) dan memberikan sanksi peneguran kepada pengendara ojek *online* yang masuk di area terminal Purabaya untuk menjemput penumpang. Apabila pengendara ojek *online* melanggar perjanjian tersebut maka dikenai sanksi berupa penyitaan atribut ojek *online* oleh pengendara ojek pangkalan.

Dari data wawancara yang dilakukan, diketahui bahwa para penumpang sebenarnya lebih menyukai menggunakan jasa ojek *online* dibandingkan dengan ojek pangkalan. Yang menjadi alasan utama yakni pertimbangan biaya/tarif yang dikenakan dan kenyamanan perjalanan. Karena mendominasi dan menguasai area terminal Purabaya, para pengendara ojek pangkalan ini membuat tarif ojek sesuai dengan kehendak mereka sendiri tanpa mempertimbangkan pendapat konsumen atau penumpang. Pengendara ojek pangkalan membuat tarif ojek sesuai dengan kebijakan mereka sendiri tanpa mempertimbangkan pendapat konsumen atau penumpang. Tarif yang dikenakan antara Rp. 30.000 - Rp. 50.000 tergantung dari jarak yang di tempuh (kurang lebih 1-10 Km). Tarif ini terlihat sangat mahal jika dibanding dengan tarif ojek *online* sehingga banyak dari penumpang merasa keberatan dan terpaksa menggunakan jasa ojek pangkalan tersebut jika tidak ada pilihan transportasi lain. Jadi meskipun perjanjian pembatasan wilayah pemasaran jasa ojek diterapkan, sebenarnya tidak akan berimbas banyak pada minat penumpang untuk menggunakan jasa ojek pangkalan apabila tidak ada inisiatif perbaikan secara internal juga.

Menilik manfaat dari hasil diskusi dan perjanjian yang dibuat, perjanjian tersebut memang memiliki peranan yang besar untuk meredam konflik yang terjadi antara pengendara ojek pangkalan dengan pengendara ojek *online*. Namun apabila diamati lebih lanjut, sebenarnya isi perjanjian tersebut terlihat merugikan pengendara ojek *online*.

Pengendara ojek *online* seakan menjadi objek yang diatur dalam perjanjian tersebut. Pengendara ojek *online* harus mematuhi aturan yang dibuat oleh pengendara ojek pangkalan sebagai penguasa wilayah yang lebih dahulu mengoprasikan jasa ojek di wilayah terminal Purabaya. Apabila melanggar peraturan, maka pengendara ojek *online* harus merelakan terjadinya penyitaan atribut. Aturan tersebut dirupakan sebuah perjanjian yang dibuat seakan-akan kedua belah pihak saling diuntungkan.

Selain itu, dalam kronologi penyusunan perjanjian, jumlah perwakilan yang hadir juga tidak seimbang. Perwakilan yang hadir ketika penyusunan perjanjian lebih banyak berasal dari pengendara ojek pangkalan dan orang-orang terminal seperti supir lyn H dan taksi konvensional yang notabene lebih dekat dengan pengendara ojek pangkalan daripada pengendara ojek *online*. Selain itu, ketika pemutusan perjanjian yang dilakukan secara *vooting*, salah satu pihakpun harus menerima keputusan meski dengan keterpaksaan karena kalah jumlah suara. Satuan pengawas yang dibentuk untuk mengawasi penerapan perjanjian ini juga sebagian besar tanggung jawabnya dilimpahkan kepada pengawas yang berasal dari supir lyn H, bukan dari lembaga independen yang tidak ada kaitannya dengan kedua belah pihak. Pada kenyataanya, lembaga independen seperti intelkam hanya dibentuk sebagai pelindung.

Pembatasan wilayah dan persaingan usaha yang dilakukan tersebut tidaklah adil dan sehat, sehingga dapat memicu kecurangan dan pelanggaran. Kecurangan dan pelanggaran tersebut terjadi karena salah satu pihak merasa perjanjian yang dilakukan tidak berdasarkan keinginan yang timbul dari hati nurani mereka sendiri. Para pengendara ojek *online* harusnya memiliki hak yang sama untuk mengambil penumpang di seluruh area terminal Purabaya dengan cara yang arif, bukan dibatasi seperti ini sehingga menghambat rezeki mereka serta menyulitkan penumpang yang harusnya dilayani dengan baik.

Sebaiknya hal tersebut tidak boleh terjadi karena tidak sesuai dengan prinsip keadilan yang menjadi salah satu sila dalam dasar negara Indonesia.

Persaingan usaha yang sehat adalah persaingan usaha yang dilakukan secara terbuka dan menjunjung tinggi kompetisi bukan mendominasi untuk menyingkirkan inversi (lawan). Para pelaku usaha harus mengevaluasi apa yang menjadi kekurangan dalam usahanya agar bisa diperbaiki dan menjadi nilai tambah dalam mengembangkan usaha. Dalam hal ini, salah satu usaha yang dapat dilakukan oleh pengendara ojek pangkalan untuk bersaing secara sehat adalah dengan mengubah sistem tarif yang seakan-akan dibuat sepihak oleh pengendara ojek pangkalan dan memperbaiki sistem pelayanan yang diberikan secara konsisten karena tarif dan pelayanan menjadi indikator penting dalam usaha jasa. Konsumen akan membandingkan kedua hal tersebut untuk selanjutnya memutuskan pilihan jasa.

Apabila hal tersebut telah dievaluasi dan diperbaiki serta ditambahkan inovasi yang menjadi nilai pembeda, maka dirasa tidak perlu lagi dibuat perjanjian untuk meredam pertikaian karena lingkungan usaha yang dibentuk telah menjadi lingkungan usaha yang sehat tanpa ada unsur monopoli. Lingkungan usaha yang sehat akan berpengaruh juga pada kualitas masyarakat yang ada di dalamnya. Sehingga keributan dan perselisihan pendapat yang mengakibatkan perselisihan dan permusuhan tidak perlu lagi terjadi. Lingkungan yang sehat juga akan menumbuhkan budaya saling menghormati hak masing-masing tanpa perlu mengutarakan dengan lisan atau kekerasan.

penipuan atau kekhilafan. Pada perjanjian ini semua pihak tertera dianggap menyetujui isi perjanjian, hal tersebut dibuktikan dengan adanya bubuhan tanda tangan dari pihak-pihak yang bersangkutan. Namun apabila menilik kronologi penyusunan perjanjian, salah satu pihak yakni perwakilan pengendara ojek *online* tidak sepenuhnya setuju dengan isi dari perjanjian tersebut karena mereka menganggap bahwa perjanjian tersebut tidak adil dan merugikan mereka. Adanya pembatasan wilayah pasar membuat pengendara ojek *online* kesulitan dalam mencari penumpang. Selain itu, pemberhentian mangkal mereka juga tidak teratur dan sering membuat macet karena dipindahkan ke depan halte PT Gudang Garam yang mana merupakan halte yang berada di pinggir jalan utama dengan intensitas kendaraan sangat padat. Mereka menyetujui perjanjian tersebut dengan terpaksa karena kalah dalam jumlah ketika *voting* saat musyawarah penyusunan perjanjian.

- b. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan. Pihak yang melakukan perjanjian haruslah orang yang oleh hukum memang berwenang membuat perjanjian tersebut. Sebagaimana pada Pasal 1330 KUH Perdata menentukan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian, kecuali undang-undang menentukan bahwa ia tidak cakap. Mengenai orang-orang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian dijelaskan dalam pasal 1330 KUH Perdata, diantaranya orang yang belum dewasa dan orang yang berada dalam pengampuan. Dalam praktik perjanjian ini para pihak telah cakap secara umur (telah berusia di atas 20 tahun) dan tidak dalam pengampuan, yaitu tidak gila.
- c. Suatu pokok persoalan tertentu. Dalam membuat perjanjian, apa yang diperjanjikan (objek perikatannya) haruslah jelas. Objek perikatan dalam perjanjian ini ialah pembagian wilayah pemasaran jasa ojek, dimana awalnya ojek

pangkalan dan ojek *online* dapat bersama-sama mengambil penumpang di wilayah terminal Purabaya secara bebas, namun sekarang terdapat batasan penjemputan dan pengantaran penumpang terhadap ojek *online* karena dianggap merugikan ojek pangkalan (mengambil jatah penumpang ojek pangkalan).

- d. Suatu sebab yang tidak terlarang. Suatu sebab adalah terlarang, jika sebab itu dilarang oleh undang-undang atau bila sebab itu bertentangan dengan kesusilaan atau dengan ketertiban umum. Aturan mengenai pembagian wilayah pemasaran diatur secara lengkap dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam pasal 9 dijelaskan bahwa pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Undang-undang tersebut secara jelas menyebutkan bahwa pembatasan wilayah pemasaran dengan tujuan memonopoli pasar tidaklah diperkenankan.

Syarat pertama dan kedua disebut sebagai syarat subyektif karena berkenaan dengan para subjek yang membuat perjanjian, sedangkan syarat ketiga dan keempat disebut sebagai syarat obyektif karena berkenaan dengan objek dalam perjanjian. Apabila tidak terpenuhinya syarat subyektif dalam suatu perjanjian, maka perjanjian tersebut dapat menjadi batal apabila salah satu pihak memohonkan pembatalannya. Sementara apabila tidak terpenuhinya syarat obyektif, maka akan mengakibatkan perjanjian tersebut batal demi hukum, artinya sejak semula dianggap tidak pernah dilahirkan suatu perjanjian.

Dalam perjanjian tersebut selain terdapat unsur keterpaksaan salah satu pihak, terdapat pula unsur sebab yang terlarang karena aturan Undang-undang. Pada isi

Dari penjelasan di atas, diketahui bahwa penyelesaian perkara tidak dilakukan secara langsung melalui Pengadilan, namun diselesaikan secara institusional terlebih dahulu melalui Komisi Pengawas Persaingan Usaha. Apabila terjadi keberatan dengan putusan penyelesaian perkara yang ditetapkan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha, barulah pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri kemudian dilanjutkan dengan proses berikutnya sesuai dengan urutan peradilan yang ada di Indonesia. Sebenarnya terdapat cara yang lebih sederhana untuk menyelesaikan konflik yang terjadi daripada melibatkan komisi dan lembaga peradilan, yakni dengan cara musyawarah. Persaingan usaha harusnya dilakukan secara sehat dan kompetitif. Masing-masing pihak harus mau berbenah mengikuti permintaan pasar demi kemajuan usahanya tanpa mengabaikan hak pihak lain. Dengan begitu akan tercipta lingkungan kerja yang sehat dan kondusif untuk kemajuan bersama dengan cara yang damai.

Maka dari analisis berdasarkan hukum positif dan Undang-Undang diatas, diketahui bahwa perjanjian tersebut tidak memenuhi syarat perjanjian yang terdapat pada pasal 1320 KUHPerdara poin kesepakatan dan sebab yang halal sehingga dapat dimintakan pembatalan dan batal demi hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dasar perundang-undang mengenai perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek di terminal Purabaya ini dapat dijumpai dalam pasal 1, 9, 17 dan 19 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Dalam pasal 1 poin (f) dijelaskan mengenai definisi persaingan usaha tidak sehat, dan praktik perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek tersebut termasuk dalam persaingan usaha tidak sehat. Kemudian dalam pasal 9 dijelaskan mengenai larangan membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaing yang bertujuan untuk

membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pembuatan perjanjian pembagian wilayah pemasaran jasa ojek tersebut termasuk dalam ketentuan pasal 9 yang dilarang, seharusnya para pengendara ojek pangkalan dan ojek *online* tidak membuat perjanjian yang memicu praktik monopoli jasa oleh satu pihak. Selanjutnya, dalam pasal 17, angka (2) poin (b) disebutkan bahwa pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa apabila mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama. Pengendara ojek pangkalan telah melakukan pembatasan wilayah pemasaran jasa ojek terhadap pengendara ojek *online* di wilayah terminal Purabaya untuk melindungi pasarnya dengan mengabaikan kepentingan pengendara ojek *online* yang juga mencari rezeki di tempat yang sama. Secara tidak langsung, melalui perjanjian tersebut, pengendara ojek pangkalan patut diduga melakukan penguasaan pasar karena melarang pengendara ojek *online* untuk mengambil penumpang di dalam area terminal Purabaya.

Penguasaan atas pasar jasa ojek ini kemudian dirinci kembali dalam pasal 19 yang menerangkan bahwa pelaku usaha dilarang menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan. Kegiatan yang dilakukan oleh pengendara ojek pangkalan yang menghalangi pengendara ojek *online* menjemput penumpang secara halal dan tanpa paksaan dari pihak manapun didalam terminal Purabaya jelas melanggar ketentuan pasal 19 poin (a) ini. Berdasarkan paparan di atas, jelas bahwa perjanjian tersebut memang berisi hal yang dilarang Undang-undang karena mengandung klausul yang menguntungkan salah satu pihak dengan cara monopoli/penguasaan pasar untuk

