

**HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI  
PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM  
PERSAINGAN USAHA**

**TESIS**



Oleh:

**KHOIRUR RIZAL LUTFI**

Nomor Mhs : 10912594  
BKU : Hukum Bisnis  
Program Studi : Ilmu Hukum

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
PROGRAM PASCASARJANA FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**2012**

**HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI  
PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM  
PERSAINGAN USAHA**

TESIS



Oleh:

**KHOIRUR RIZAL LUTFI**

Nomor Mhs : 10912594  
BKU : Hukum Bisnis  
Program Studi : Ilmu Hukum

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
PROGRAM PASCASARJANA FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

2012

# HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA

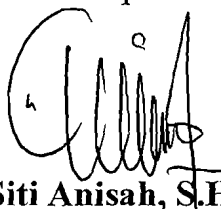
TESIS

Oleh:

**KHOIRUR RIZAL LUTFI**

Nomor Mhs : 10912594  
BKU : Hukum Bisnis  
Program Studi : Ilmu Hukum

Telah dipertahankan di depan Dewan Penguji  
pada tanggal 29 Desember 2012 dan dinyatakan LULUS



**Dr. Siti Anisah, S.H., M.Hum**

Tim Penguji  
Ketua


Tanggal 29 Desember 2012

Anggota



**Nandang Sutrisno, S.H., L.L.M., M.Hum., Ph.D** Tanggal 29 Desember 2012

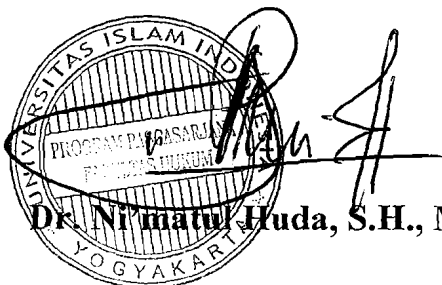
Anggota



**Prof. Dr. Ridwan Khairandy, S.H., M.H.**

Tanggal 29 Desember 2012

Mengetahui  
Direktur Program



**Dr. Nirmala Huda, S.H., M.Hum**

Tanggal 29 Desember 2012

## HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“Kebaikan adalah sesuatu yang orang buta bisa lihat dan orang tuli bisa dengar”  
(Mark Twain)

“Religion without scien is blame, and scien without religion is lame”  
(Albert Eistein)

Kupersembahkan tesis ini,

Untuk sesama pejuang ilmu yang bersungguh-sungguh dan tulus mengabdikan dirinya untuk kemajuan ilmu pengetahuan.

Untuk kedua orang tuaku serta handai taulan demi kemajuan ilmu di negaraku tercinta.

## **PERNYATAAN ORISINALITAS**

Tesis dengan Judul:

### **HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA**

Benar-benar karya dari penulis, kecuali bagian-bagian tertentu yang telah diberikan keterangan pengutipan sebagaimana etika akademis yang berlaku. Jika terbukti bahwa karya ini bukan karya penulis sendiri, maka penulis siap untuk menerima sanksi sebagaimana yang ditentukan oleh Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia

Yogyakarta 29 Desember 2012

**KHOIRUR RIZAL LUTFI**

## KATA PENGANTAR

Syukur ke haribaan Allah SWT, Dzat Pemberi ni'mat yang tak mampu hamba ini berpaling dari-Nya karena dengan rahmat-Nya penulis mampu menyelesaikan tesis yang berjudul: **“HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA”**. Penyelesaian tulisan ini merupakan akumulasi dari serangkaian upaya penulis, ditopang bantuan berbagai pihak dalam berbagai bentuknya. Oleh karenanya, tanpa bermaksud mengurangi penghargaan dan rasa terima kasih kepada semua pihak, penulis secara khusus menghaturkan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Direktur Program Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Dr. Ni'matul Huda, S.H., M.Hum.
2. Dr. Siti Anisah, S.H., M.Hum selaku dosen pembimbing tesis yang telah bersedia direpoti dan meluangkan waktunya, memberikan kritik, saran dan diskusi selama proses penyelesaian tulisan ini.
3. Seluruh dosen Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang tidak dapat penulis sebut satu persatu, serta dosen-dosen informal sebagai laboratorium intelektual dan spiritual bagi penulis. Terima kasih atas transfer ilmu selama ini, semoga Allah mengangkat derajat karena ilmu dan iman kita.
4. Kedua orang tua penulis yang selalu mengiringi langkah anak-anaknya dengan air mata doanya, dua orang yang selalu membuat iri karena kakiku tak seringan kaki

mereka untuk bersegera melangkah kaki menunaikan sholat lima waktu. Sungguh kami tidak akan pernah dapat membalas jasa-jasa kalian.

5. Mbak Afriani, Mas Ipul, Mas Pur, Mbak Nita, kakak-kakak sekaligus sahabat yang luar biasa memberikan supportnya kepada penulis. Keponakan-keponakanku, Syafiq el-Mughni, Dzaki, Nadzrey dan Zaidan, calon-calon pejuang bagi Negeri, Agama dan Bangsanya kelak.
6. Rekan-rekan di Direktorat Kemahasiswaan, Pak Djunaidi, Pak Saryudi, Pak Sunaryo, Pak Wagiyono, Mbak Nuning, Mbak Nita, Pak Allwar dan Bu Dian Sari Utami, terima kasih atas transfer ilmunya.
7. Dea Hayfa Salsabila dan seluruh keluarga Cianjur, terima kasih doa dan dukungannya. Kami tak dapat membalas saat ini dan mungkin hingga nanti, hingga tak mungkin lagi terjadi.
8. Semua teman-teman Pondok Pesantren UII, Tian Wahyudi, Fadhli Daswir dan Semua yang tidak dapat penulis sebutkan semuanya, bersama kalian, kebersamaan, kompetisi dan pelajaran banyak penulis alami dan dapatkan. Itulah hal-hal yang tak ternilai dengan materi dari kalian semua.
9. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu dalam lembaran ini. Yakinlah meskipun tak tertulis, tak mungkin penulis bisa lupa orang-orang yang sangat berharga seperti kalian.

Selanjutnya, menyadari akan segala kekurangan dan keterbatasan yang ada dalam penulisan tesis ini, maka semua kritik yang konstruktif akan penulis hargai dan akan penulis indahkan demi terwujudnya sebuah karya ilmiah yang mapan. Selain itu, tulisan ini

agar dapat menjadi sumbangsih bagi perkembangan ilmu hukum di Indonesia, sebagai negara yang beradab dan terhormat. Demikian semoga Allah SWT meridhoi.

Yogyakarta, 29 Desember 2012

**Penulis**



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL DAN GAMBAR.....	xii
ABSTRAK.....	xiii

### **BAB I PENDAHULUAN**

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian .....	7
D. Teori dan Doktrin .....	8
E. Metode Penelitian.....	16
1. Jenis Penelitian.....	16
2. Pendekatan Penelitian.....	17
3. Fokus Penelitian.....	17
4. Sumber Data.....	18
5. Analisis Data.....	18
a. Analisis deskriptif-analitis.....	18

b. Analisis normatif-kualitatif.....	18
c. Analisis <i>Benchmarking</i> .....	19
G. Sistematika Penulisan.....	19

## **BAB II TINJAUAN UMUM HUKUM PERSAINGAN USAHA**

A. Pengertian Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.....	21
B. Persaingan Usaha Sehat Sebagai Bentuk Efisiensi.....	28
C. Karakteristik, Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Monopoli dan Tujuan Hukum Persaingan .....	30
D. Persaingan Usaha Tidak Sehat di Beberapa Negara.....	34
1. Amerika Serikat.....	36
2. Jerman.....	37
E. Persaingan Usaha di Indonesia.....	39
1. Perjanjian yang Dilarang.....	41
2. Tindakan yang Dilarang.....	44
3. Penyalahgunaan Posisi Dominan.....	46

## **BAB III TINJAUAN UMUM TENTANG KEPELABUHAN**

A. Definisi Pelabuhan.....	49
B. Peran Pelabuhan dan Aktivitas Pelayaran bagi Perekonomian Negara....	51
C. Sejarah dan Kondisi Pelabuhan di Indonesia Dewasa Ini .....	52
1. Sejarah PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) I, II, III dan IV.....	52
2. Kegiatan Usaha di Pelabuhan .....	54

3. Organ-Organ di Pelabuhan.....	57
a. Pemerintah.....	57
b. Badan Usaha Pelabuhan (BUP).....	61
c. Pengguna Jasa Pelabuhan.....	63
4. Pengaturan Kepelabuhan Sebagai Bentuk Jasa Logistik.....	65
a. GATS WTO.....	65
b. ASEAN <i>Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services</i> <i>Sector</i> .....	67
c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.....	68

#### **BAB IV HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI**

##### **PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN**

##### **USAHA**

A. Hambatan-Hambatan dalam Menciptakan Efisiensi ( <i>Efficiency</i> ) di Pelabuhan Indonesia.....	70
1. Kebijakan Pemerintah ( <i>Public Policy</i> ).....	70
2. Peran Ganda Operator .....	74
3. Ketidakmampuan Swasta.....	77
4. Perjanjian Penetapan Tarif ( <i>price fixing</i> ) .....	84
5. Pungutan Liar.....	87
B. Mekanisme yang Dapat Ditempuh.....	89
1. Upaya Represif.....	90
2. <i>Ius Constituendum</i> .....	91

3. Perbaikan Tata Kelola Pelabuhan.....	93
C. <i>Banchmarking</i> dengan Pelabuhan Negara Lain .....	95
1. Kondisi Umum Port Klang.....	98
2. Manajemen Port Klang .....	99
3. Kebijakan Privatisasi Dalam Aktivitas Port Klang.....	100
4. Peraturan yang berkaitan aktivitas bisnis di <i>Portklang</i> .....	101

## **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan.....	104
B. Saran.....	106

## **DAFTAR PUSTAKA**

## **LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

### GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1. ilustrasi penerapan teori <i>law as tool of social engineering</i> .....	11
Gambar 3. 1. Sejarah Pelabuhan Indonesia.....	54
Gambar 3. 2. Lingkup Kegiatan Bongkar Muat .....	64
Gambar 4. 1. Rangkaing kondisi logistik Indonesia tahun 2010.....	78
Gambar 4. 2. Rangkaing kondisi logistik Indonesia per komponen.....	79
Gambar 4. 3. Rangkaing kondisi logistik Indonesia per komponen.....	79

### TABEL

	Halaman
Tabel 3.1. Pembagian Wilayah Kerja Otoritas Pelabuhan .....	60
Tabel. 4.1. Peringkat Dunia Pelabuhan Berdasarkan Jumlah Arus barang.....	97
Tabel. 4. 2. Performance alur barang dan kontainer 2011 Portklang.....	99
Tabel 4. 3. Perjanjian bilateral Malaysia.....	102

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi dan menganalisis hambatan-hambatan yang menyebabkan terjadinya inefisiensi praktik usaha di pelabuhan yang merupakan bentuk persaingan usaha tidak sehat dan mengkaji upaya hukum yang dapat ditempuh. Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Ada beberapa pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini. Pendekatan hukum atas analisis ekonomi (*economic analysis of law*) dan pendekatan yuridis normatif. Dalam penelitian ini digunakan data sekunder, yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier. Untuk menambah materi bahan-bahan hukum tersebut dilakukan wawancara kepada beberapa responden. Analisis yang digunakan meliputi analisis deskriptif-analitis, normatif-kualitatif dan analisis *benchmarking* yang digunakan untuk memberikan alternatif pembaruan pelabuhan di Indonesia agar dapat lebih efisien. Berdasarkan pembahasan yang dilakukan, penulis dapat menguraikan beberapa kesimpulan. Bahwa ada beberapa bentuk praktik usaha dan kebijakan pemerintah yang pada akhirnya menyebabkan atau berpotensi menyebabkan inefisiensi di pelabuhan. Hambatan-hambatan tersebut penulis bagi kedalam dua sifat. Pertama hambatan yang bersifat yuridis dan kedua hambatan yang bersifat non-yuridis. Hambatan yang bersifat yuridis antara lain hambatan yang berasal dari kebijakan pemerintah yang berbentuk regulasi terkait praktik bisnis yang ada di pelabuhan dan terjadinya pelanggaran terhadap hukum persaingan. Sedangkan hambatan-hambatan yang bersifat non yuridis seperti struktur bisnis yang memungkinkan operator memiliki peran ganda selain sebagai operator, ketidak mampuan swasta dalam melakukan investasi dan terjadinya pungutan liar sehingga biaya yang keluar dibebankan kepada barang yang tentu memicu *high cost economy*. Sebagai solusi atas permasalahan tersebut, ada beberapa upaya yang dapat ditempuh. Secara garis besar upaya hukum yang dapat ditempuh untuk menciptakan efisiensi di pelabuhan adalah penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap peraturan yang dirasa sudah memadai namun belum efektif berjalan diikuti optimalisasi peran lembaga yang memiliki otoritas untuk melakukan pengawasan. Selain itu revisi maupun *judicial review* terhadap peraturan yang dirasa kontraproduktif dengan tujuan undang-undang yaitu efisiensi dapat juga dilakukan. Selain upaya tersebut guna menciptakan efisiensi di pelabuhan, fungsi otoritas dalam memberikan konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) juga perlu dilaksanakan.

Kata kunci: Pelabuhan, Efisiensi, Persaingan Usaha.

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Sebagai negara kepulauan (*archipelagic state*) yang wilayahnya terdiri dari bentangan perairan yang luas dan memiliki sebaran pulau hingga 17.508, aktivitas bisnis di bidang pelayaran tentu memiliki peranan yang sangat penting di Indonesia.<sup>1</sup> Salah satu wujudnya adalah peranan untuk meningkatkan kuantitas dan kualitas dalam upaya distribusi logistik nasional, baik logistik yang tersedia di dalam negeri maupun berasal dari luar negeri.<sup>2</sup> Dengan kata lain, tidak hanya sebagai penopang kepentingan sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan,

---

<sup>1</sup> Berbicara masalah pelayaran, maka pelabuhan dan perdagangan merupakan unsur pendamping dan terkait lainnya. Pentingnya pelayaran bagi Indonesia disebabkan oleh keadaan geografisnya, yang strategis bagi hubungan dan tempat persinggahan pelayaran komersial, termasuk distribusi barang dan atau jasa di ke seluruh wilayah Indonesia, baik yang berasal dari suatu daerah dalam wilayah Indonesia maupun berasal dari luar negeri. Lihat Bambang Subiyakto, "*Pelayaran, Pelabuhan dan Perdagangan*", dalam <http://subiyakto.wordpress.com/2008/03/18/pelayaran-pelabuhan-dan-perdagangan/>, diakses pada 29 Juli 2012.

<sup>2</sup> Sebagai negara kepulauan dengan wilayah perairan yang sangat luas, Indonesia hanya memiliki satu undang-undang yang mengatur tentang penggunaan laut. Undang-undang itu adalah Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang disempurnakan dengan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Undang-Undang tersebut digunakan untuk mengontrol dan mengawasi semua jenis kegiatan di perairan Indonesia. Dalam ketentuan umum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan Maritim. Kegiatan pelayaran pada umumnya adalah mengangkut barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain atau dari pelabuhan ke pelabuhan lain, keselamatan pelayaran dan perlindungan lingkungan maritim dari pencemaran bahan-bahan pencemar yang berasal dari kapal. Kegiatan inilah yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Lihat Pieter Batti, "*Masalah dalam UU Pelayaran*," <http://www.hukumonline.com/berita/baca/t4dfb22c545ed4/masalah-dalam-penerapan-uu-pelayaran-broleh--pieter-batti->, diakses pada 29 Juli 2012.

aktivitas komersial yang ada di pelabuhan, tentunya memiliki potensi dalam menopang pembangunan perekonomian negara.<sup>3</sup>

Sektor logistik memainkan peran penting dalam pembangunan nasional dan peningkatan daya saing perdagangan dalam suatu negara. Sistem logistik yang dijalankan dengan baik dan efektif dapat menyebabkan jalur distribusi barang, jasa dan informasi dari titik pemberangkatan ke titik konsumsi menjadi lebih efisien<sup>4</sup>. Sebaliknya sistem logistik yang buruk dapat mengurangi insentif dan nilai perdagangan. Untuk itu, semua praktik usaha yang terkait dengan logistik yang bersifat tidak sehat dan monopolistik harus dieliminasi. Ini menjadi semakin mendesak untuk dilakukan, terutama setelah Indonesia meratifikasi pengesahan Organisasi Perdagangan Dunia melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 yang salah satu bentuk kesepakatannya adalah GATS (*General Agreement on Trade and Services*). Dalam kerangka pasar bebas, jika industri jasa pelayaran inefisien dan tidak dapat bersaing secara sehat, maka seluruh rangkaian kegiatan yang terkait dengan industri ini akan menjadi inefisien. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dibentuk sebagai komitmen untuk mewujudkan tujuan efisiensi tersebut.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> M. Yamin Jinca, *Transportasi Laut Indonesia; Analisis Sistem dan Studi Kasus*, Cetakan Pertama (Surabaya: Brilian Internasional, 2011), hlm. 19.

<sup>4</sup> Efisiensi (*Efficiency*) yang dimaksud dalam tesis ini adalah cara yang dipilih negara dan merupakan kondisi yang seharusnya berdasarkan undang-undang menurut tinjauan ekonomis dalam struktur bisnis di bidang pelabuhan di Indonesia. Atau melalui tinjauan ekonomis dideskripsikan dengan “*kondisi ideal ketika sebuah masyarakat dapat memperoleh hasil atau manfaat yang maksimal dari penggunaan segenap sumber dayanya yang langka*” sebagaimana yang diungkapkan oleh N. Gregory Mankiw, *Pengantar Ekonomi*, Edisi Kedua, (Jakarta: Erlangga, 2003), hlm. 6.

<sup>5</sup> Selanjutnya ditulis Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.



Penataan sektor logistik sudah semakin menjadi perhatian pemerintah, khususnya sejak Indonesia dan negara-negara ASEAN menandatangani *Asean Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector* pada Agustus 2007. Perjanjian tersebut berujung pada integrasi penuh dan liberalisasi dari sektor jasa logistik di ASEAN.<sup>6</sup> Khusus pada aktivitas bisnis pelayaran yang merupakan salah satu penopang distribusi logistik di Indonesia, semangat untuk menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat dimasukkan ke dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.<sup>7</sup> Sebagaimana disebutkan dalam konsideranya, salah satu pertimbangan dibentuknya undang-undang ini adalah dalam rangka mengatur keikutsertaan pemerintah daerah dan pengusaha swasta untuk meningkatkan kinerja di sektor pelabuhan sehingga tercipta iklim persaingan usaha sehat yang tentu akan menghilangkan resiko biaya tinggi (*high cost economy*).<sup>8</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada awalnya diharapkan efektif berlaku pada 7 Mei 2011. Beberapa hal yang masih menjadi hambatan dalam mewujudkan iklim persaingan usaha sehat dalam perkembangan pelaksanaannya memang sudah terdapat upaya yang salah satunya adalah pemisahan antara operator dan regulator. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo), Badan Usaha Pelabuhan yang sebelumnya bertindak sebagai operator sekaligus regulator, sekarang tidak lagi menjadi regulator. Pelindo diposisikan sebagai Terminal

---

<sup>6</sup> Bisnis Indonesia, "Masukan Soal Liberalisme Logistik Segera Disampaikan," *Artikel*, 22 Oktober 2007.

<sup>7</sup> Selanjutnya ditulis Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>8</sup> Wismar Simanjuntak, "UU Pelayaran Hapus Monopoli di Pelabuhan," dalam [http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu\\_pelayaran\\_hapus\\_monopoli\\_di\\_pelabuhan/#.UBLnm6AR-So](http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu_pelayaran_hapus_monopoli_di_pelabuhan/#.UBLnm6AR-So), diakses pada 28 Juli 2012.

Operator (TO) dan harus memiliki Izin Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Sementara regulator dipegang oleh Otoritas Pelabuhan (OP) yang dulunya adalah Administrator Pelabuhan (Adpel).<sup>9</sup>

Otoritas Pelabuhan sebagaimana diatur berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009, merupakan lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan aktivitas kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.<sup>10</sup> Otoritas Pelabuhan juga berperan sebagai wakil pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) untuk melakukan aktivitas perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.

Permasalahan muncul karena hingga tahun 2012 ini, aspek-aspek yang sudah diatur tersebut belum dapat dilaksanakan. Di antaranya, Otoritas Pelabuhan yang masih belum melaksanakan perannya sebagai badan otorita yang menjadi representasi Negara dalam memberikan konsesi kepada BUP, baik berupa pemerintah daerah, BUMN maupun swasta untuk melaksanakan usaha di Pelabuhan.<sup>11</sup> Selain itu permasalahan juga ada pada Pelindo yang masih seolah berlaku sebagai regulator.<sup>12</sup> Hal ini tentu bertentangan dengan peraturan yang ada,

---

<sup>9</sup> <http://jifoksi-mti.com/Berita/Bisnis/2726>, "Gubernur Desak Pelindo III Patuhi UU 17/2008," diakses pada 7 Mei 2012.

<sup>10</sup> Lihat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009.

<sup>11</sup> Hal ini menurut I Nyoman Gede Saputra, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan III Tanjung Perak, Surabaya merupakan dampak dari Surat Menteri Perhubungan Nomor HK 003/1/11 Phb 2011.

<sup>12</sup> Salah satu hal yang dapat disebut sebagai praktik ini adalah pembentukan konsorsium perusahaan bongkar muat oleh Pelindo, sehingga perusahaan yang tidak tergabung dalam konsorsium tersebut tidak dapat beroperasi di pelabuhan. Lihat dalam <http://jifoksi-mti.com/Berita/Bisnis/2726>, *loc.cit.*

karena seharusnya OP yang melakukan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan pelabuhan yang diusahakan secara komersial.

Posisi yang dimiliki oleh Pelindo pada masa sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagai satu-satunya operator, regulator sekaligus pelaku usaha hingga saat ini dalam praktiknya masih belum mengalami perubahan sebagaimana yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008. Selain itu Pelindo juga memiliki anak usaha yang dibentuk untuk melakukan usaha di pelabuhan seperti BJTI<sup>13</sup> di pelabuhan Tanjung Perak, dan JICT<sup>14</sup> di Pelabuhan Tanjung Priok. Posisi yang demikian itu tentu mengakibatkan Pelindo dan perusahaan lain yang terkait dengan Pelindo memiliki posisi yang sangat dominan. Dalam perspektif ekonomi, posisi dominan sebagaimana digambarkan itu tentunya akan dapat menimbulkan inefisiensi yang juga bertentangan dengan asas dan tujuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Dalam hal belum terlaksananya konsesi, Paul Kent menilai bahwa hingga saat ini Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memang masih menciptakan kebingungan. Undang-undang tersebut seolah-olah masih tetap mempertahankan *status quo* BUP yang menjadi regulator sekaligus operator tunggal pada masa sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan tidak ada kejelasan batas waktunya. Meskipun dalam undang-undang ini secara tegas membolehkan keterlibatan pemerintah daerah dan swasta untuk turut serta

---

<sup>13</sup> PT. Berlian Jasa Terminal Indonesia (PT. BJTI) merupakan salah satu anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia III di Surabaya yang bergerak di bidang kepelabuhanan sebagai penyedia jasa terminal. Lihat lebih lanjut mengenai perusahaan tersebut di situs resminya [www.bjti.co.id](http://www.bjti.co.id).

<sup>14</sup> PT. Jakarta International Container Terminal (PT. JICT) merupakan salah satu anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia II. [www.jict.co.id](http://www.jict.co.id).

mengelola pelabuhan.<sup>15</sup> Namun, faktor ini ternyata disebabkan juga oleh Surat Menteri Perhubungan Nomor HK 003/1/11 Phb 2011 yang menunjuk PT Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV (Persero) sebagai pelaksana sementara namun tidak diberi batasan waktu.

Indikator lain yang menggambarkan terjadinya praktik usaha tidak sehat yang menyebabkan inefisiensi adalah bahwa selain sebagai operator, Pelindo juga berperan sebagai pelaku bisnis yang ikut bersaing dengan perusahaan-perusahaan lain yang tidak bertindak sebagai operator. Praktik usaha bongkar muat salah satunya. Pelindo merupakan penyedia lahan kegiatan bongkar muat, namun juga melakukan praktik usaha bongkar muat, sedangkan perusahaan bongkar muat di luar Pelindo juga menggunakan jasa terminal pelindo untuk melakukan kegiatan usahanya. Dari sinilah potensi konflik kepentingan muncul, sehingga potensi persaingan usaha tidak sehat yang merupakan inefisiensi menurut perspektif ekonomi sangat mungkin terjadi.<sup>16</sup>

Persoalan-persoalan yang telah disebutkan di atas merupakan beberapa fakta yang membutuhkan penyelesaian. Salah satu pembahasan yang dirasa tepat untuk menjadi acuan adalah pendekatan-pendekatan ekonomi dan hukum sebagai paduan antara tujuan dan alat untuk mencapai tujuan. Meskipun sudah melampaui batas waktu yang telah ditentukan terkait pemberlakuannya, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang beberapa aturannya belum terlaksana, dinilai masih

---

<sup>15</sup> Paul Kent, "Persaingan Pelabuhan dan Kebutuhan untuk Mengatur Perilaku anti Persaingan," *Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia*, April 2012, hlm. 21.

<sup>16</sup> Lihat Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 74/PUU-VIII/2010 dalam perkara yang diajukan oleh Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI). Meskipun akhirnya putusan ini ditolak, namun dalam aspek persaingan usaha masih dapat dikaji ulang.

berada pada masa transisi. Hal ini dikarenakan kompleksitas aktivitas bisnis pelayaran yang ada yang salah satunya adalah masalah kepelabuhanan.

Efisiensi dalam struktur pelaku bisnis di pelabuhan merupakan sebuah keniscayaan. Oleh karena itu, dalam tesis ini akan dikaji mengenai apa saja yang menjadi hambatan dalam mewujudkan efisiensi di pelabuhan, seperti sulitnya pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang berpengaruh menyulitkan terciptanya efisiensi dalam rangka menciptakan iklim usaha sehat di sektor pelabuhan. Selain itu akan dikaji juga terkait mekanisme hukum dan non hukum yang dapat ditempuh untuk mengatasi masalah tersebut. Upaya ini penting sebagai langkah agar dapat meningkatkan peran pelabuhan sebagai salah satu penopang distribusi logistik yang tentunya memiliki pengaruh besar terhadap ekonomi negara.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang penulis ungkapkan, maka dapat ditarik beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa saja hambatan yang menyebabkan inefisiensi praktik usaha di pelabuhan dan merupakan bentuk persaingan usaha tidak sehat?
2. Apa upaya hukum yang dapat ditempuh untuk menciptakan iklim persaingan usaha sehat sebagai bentuk upaya mewujudkan efisiensi dalam praktik usaha di pelabuhan?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah yang penulis uraikan, maka tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi dan menganalisis indikasi-indikasi terjadinya inefisiensi praktik usaha di pelabuhan dan merupakan bentuk persaingan usaha tidak sehat
2. Mengkaji upaya hukum yang dapat ditempuh untuk menciptakan iklim persaingan usaha sehat di pelabuhan sebagai solusi pelaksanaan atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang belum efektif dalam mewujudkan struktur bisnis yang efisien di pelabuhan.

### **D. Teori dan Doktrin**

Ilmu hukum adalah ilmu yang berusaha untuk menyesuaikan dengan hal lain agar dapat menjangkau ruang lingkup masalah tertentu. Oleh karena itu, untuk menganalisis hukum dapat dilakukan dengan berbagai pendekatan (*approaches*). Lloyd dan Freeman memaparkan delapan pendekatan yang dikenal dalam ilmu hukum. Mulai dari pendekatan hukum alam (*natural law*), hingga pendekatan marxis (*marxist theories of law and state*). Dari delapan pendekatan yang dipaparkan tersebut, salah satunya adalah pendekatan trend modern ilmu hukum yang didasarkan pada kajian analisis dan normatif (*modern trend in analytical and normative jurisprudence*) yang salah satunya adalah mengkaji

hukum atas dasar analisis ekonomi (*economic analysis of law*).<sup>17</sup> Hal ini semata-mata ditujukan untuk menguji validitas dan ketepatan sebuah interpretasi hukum terhadap suatu permasalahan.<sup>18</sup>

Dalam tinjauan ekonomi secara umum, tidak ada yang menyangkal bahwa praktik monopoli dan semisalnya atau yang mengarah kesana memang harus dihindarkan dari pihak-pihak yang rentan untuk dirugikan. Praktik dagang yang mengarah pada pasar monopolistis ataupun oligopolis dengan konsentrasi yang tinggi di negara liberal sekalipun banyak dilarang. Karena pola bisnis yang demikian ini dapat menimbulkan dampak negatif pada konsumen dan perekonomian secara keseluruhan.<sup>19</sup> Seperti di Amerika Serikat yang memiliki sherman act, Thailand perundang-undangan tentang penetapan harga dan anti monopoli (1979) dan Australia ataupun negara eropa barat, begitu juga Indonesia dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Richard Posner memberikan gambaran bahwa yang dimaksud dengan analisis hukum dalam pendekatan ekonomi (*economic analysis of law*) adalah tinjauan hukum yang didasarkan atas tujuan efisiensi dalam ekonomi.<sup>20</sup> Lebih

---

<sup>17</sup> Lloyd dan Freeman dalam 'Lloyd's Introduction to Jurisprudence', sebagaimana dikutip oleh Hikmahanto Juwana, *Bunga Rampai Hukum Ekonomi Dan Hukum Internasional*, (Jakarta: Penerbit Lentera Hati, 2002), hlm. 1

<sup>18</sup> Dalam ungkapan lain Satjipto Raharjo memberikan menuturkan bahwa masalah-masalah hukum, khususnya pada suatu bangsa yang bertekad untuk membangun tata hukum yang baru, tidak dapat dikaji secara terpisah dari konteks sosialnya. Perubahan yang berlangsung di masyarakat akan memberi bebanya sendiri terhadap hukum, sehingga hukum dituntut untuk mengembangkan kepekaanya menghadapi keadaan tersebut. Satjipto Raharjo, *Sosiologi Hukum*, (Yogyakarta: Genta Publishing, 2010), hlm. 18.

<sup>19</sup> Edy Suandi Hamid, *Perekonomian Indonesia: Masalah Dan Kebijakan Kontemporer*, (Yogyakarta, UII Press, 2000), hlm. 200.

<sup>20</sup> Lihat *The Economic Analysis of Law* dalam <http://plato.stanford.edu/entries/legal-econanalysis/>, diakses pada 20 Juli 2012

lanjut analisis ini dinilai sangat penting dipakai untuk menjawab persoalan-persoalan berkaitan untuk meningkatkan efisiensi.<sup>21</sup> Penciptaan iklim persaingan usaha yang sehat sebagai salah satu bentuk efisiensi di pelabuhan merupakan sebuah keniscayaan. Dengan demikian pendekatan yang dapat dipakai untuk memberikan perspektif lain dalam pembangunan iklim persaingan usaha sehat di pelabuhan ini dapat diambil dari perspektif ekonomi. Efisiensi dalam ekonomi dikenal sebagai kondisi yang seharusnya (*das sollen*) sebagai *input*, untuk menciptakan suatu kondisi (*das sein*) sebagai *output*.<sup>22</sup> Selanjutnya lebih jauh lagi supaya dapat memberikan pengaruh balik dalam hal ini iklim persaingan usaha sehat sebagai *outcome* yaitu pembangunan di bidang perekonomian.

Praktik yang penulis maksudkan dalam ilustrasi di atas adalah juga sebagai bentuk pengejawantahan teori hukum normatif bahwa, '*law as tool of social engineering*'. Yaitu bahwa hukum sebagai *das sollen* dimaksudkan untuk membentuk kondisi yang seharusnya sebagai *das sein*. Mahfud MD dalam bahasa lain menggambarkan berlakunya teori ini dengan menggabungkan dua pola fikir

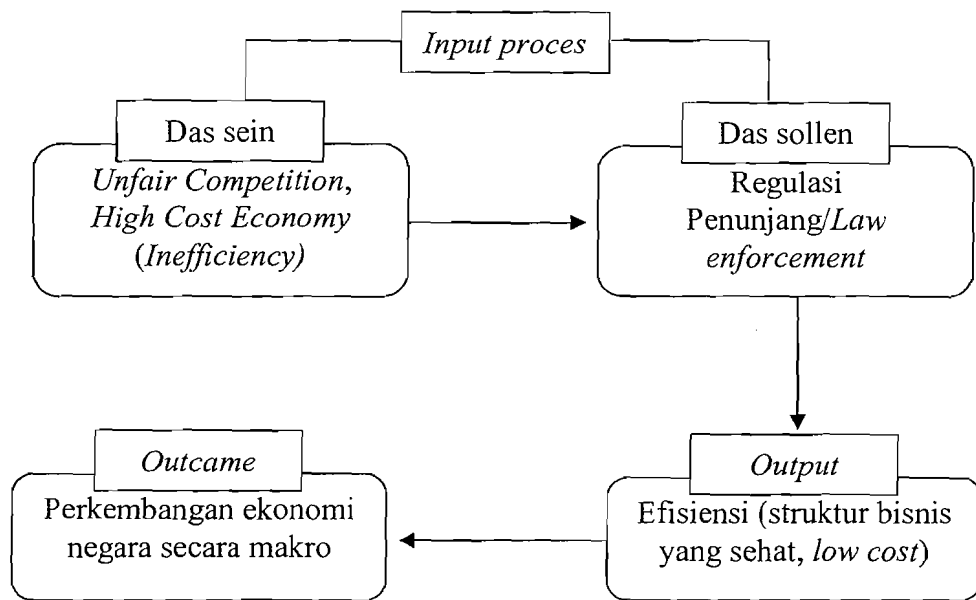
---

<sup>21</sup> "An important question, already alluded to, in the economic analysis of law is whether and in what circumstances an involuntary exchange can confidently be said to increase efficiency". Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law*, Fifth Edition (United State of America: A Division of Aspen Publishers, Inc., 1998), hlm. 15.

<sup>22</sup> Untuk mengetahui pelaku usaha telah melanggar undang-undang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan usaha tidak sehat dapat diterapkan pendekatan *per se illegal* atau *rule of reason*. Dalam pendekatan *per se illegal* memang tidak dibutuhkan pendekatan ekonomi mengenai apakah tindakan pelaku usaha telah menghambat persaingan. Hal yang perlu dibuktikan apakah telah terjadi perjanjian yang dilarang. Pembuktiannya tidak harus adanya perjanjian tertulis, tetapi cukup dengan terjadinya kesepakatan lisan atau kecenderungan adanya kesepakatan. Namun dalam pendekatan *rule of reason* diperlukan analisis ekonomi untuk mengetahui apakah perbuatan tersebut menghambat atau mendorong persaingan. Dalam hal ini, teori analisis ekonomi dalam hukum dapat diterapkan. Dalam A. M. Tri Anggraini, *Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. (Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hlm. 10.



aliran dalam hukum yaitu faham *natural law*<sup>23</sup> dan *positivism*<sup>24</sup>. Faham *natural law* dipakai sebagai dasar berpijak sedangkan formalisasinya menggunakan faham *positivism*.<sup>25</sup> Secara skematis, penerapan teori ini dalam pembentukan efisiensi praktik usaha di pelabuhan dapat diilustrasikan dalam gambar berikut ini:



Gambar 1.1. ilustrasi penerapan teori *law as tool of social engineering*

Kondisi kepelabuhan di Indonesia saat ini dinilai masih belum sesuai dengan prinsip persaingan usaha sehat. Setidaknya asumsi ini didasarkan atas beberapa indikasi-indikasi seperti ‘halangan’ pelaku usaha lain untuk turut andil bersaing (*barrier to entry*). Indikasi lain bahwa inefisiensi terjadi karena adanya

<sup>23</sup> Faham ‘*natural law*’ menekankan bahwa hukum harus berawal dari moral, budi baik dan keadilan. Lihat dalam Mahfud MD, *Bergesernya fungsi hukum*, artikel dalam <http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.OpiniLengkap&id=7&PHPSESSID=3pomg5qssacihd9eslht1j4965>, diakses pada 20 Agustus 2012.

<sup>24</sup> Faham positivisme adalah faham yang mengajarkan mengenai formalisasi hukum dalam bentuk tertulis. Keunggulan dari faham ini adalah terdapatnya kepastian hukum dalam bentuk peraturan tertulis. Dalam *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

kebijakan pemerintah (*public policy*) yang tidak tepat. Selain itu, indikator lain ada pada peran ganda operator yang tidak hanya sebagai operator, ketidakmampuan swasta (*access to market*), hingga perilaku penetapan harga oleh pelaku usaha yang merupakan bentuk *restrictive bussines practices* yang tentu membatasi berlangsungnya persaingan usaha sehat. Oleh karena itu hukum dan penegakannya dimaksudkan untuk mengeliminir praktik-praktik demikian yang dapat menyebabkan inefisiensi di pelabuhan.

Terdapat beberapa pendapat berbeda mengenai pemberlakuan hukum persaingan. Beberapa berpendapat bahwa menerapkannya adalah bentuk dari menggadaikan aset negara kepada pemilik modal yang saat ini didominasi oleh asing. Terlebih regulasi internasional yang ada saat ini rata-rata lebih mementingkan kepentingan negara-negara maju.<sup>26</sup> Dalam konteks tersebut, bahwa yang dimaksud penguasaan negara terhadap hajat hidup orang banyak (*public utilities*) tentu membutuhkan ruang kajian tersendiri. Setelah dilakukan kajian perlu dilakukan tahap formalisasi dan pembuktian secara faktual tanpa menafikan pendekatan-pendekatan lain untuk mencapai tujuan serupa.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> Seperti yang disampaikan oleh Akbar Tanjung bahwa beberapa peraturan yang disepakati dalam World Trade Organization (WTO) lebih menguntungkan negara-negara maju karena banyak memberi akses investasi asing atas nama pasar bebas. Namun di sisi lain Yudi Latif, menilai jika Indonesia saat ini berkembang normal, globalisasi ekonomi tidak akan menjadi momok yang menakutkan. Kekhawatiran mengenai globalisasi lebih kepada kondisi Indonesia yang memang sedang abnormal. Lihat dalam <http://www2.tempo.co/read/news/2012/10/03/090433450/Akbar-Tanjung-Aturan-WTO-Untungkan-Negara-Maju> diakses pada 17 Nopember 2012

<sup>27</sup> Dalam sebuah uraian penelitian, Hukum Ekonomi Indonesia dibedakan menjadi dua yaitu Hukum Ekonomi Pembangunan dan Hukum Ekonomi Sosial. Hukum Ekonomi Pembangunan adalah pengaturan dan pemikiran hukum mengenai cara-cara peningkatan dan pengembangan kehidupan ekonomi (peningkatan produksi) secara nasional dan berencana. Hukum Ekonomi Pembangunan meliputi bidang-bidang pertanahan, bentuk-bentuk usaha, penanaman modal asing, kredit dan bantuan luar negeri, perkreditan dalam negeri perbankan, paten, asuransi, impor ekspor, pertambangan, perburuhan, perumahan, pengangkutan dan perjanjian internasional. Hukum Ekonomi Sosial adalah pengaturan dan pemikiran hukum mengenai cara-cara pembagian hasil pembangunan ekonomi nasional secara adil dan merata, sesuai dengan martabat kemanusiaan

Untuk melihat aspek penguasaan negara terhadap hajat hidup orang banyak memiliki beberapa pendekatan. Mengenai Pasal 33 ayat (2) UUD 1945 “Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara”. Perbedaan mengenai “dikuasai oleh negara” oleh beberapa kalangan memang masih menjadi perdebatan. Beberapa menilai yang dimaksud dengan dikuasai tidak berarti harus dikelola negara, dapat ditunjuk swasta namun tetap dibawah pengawasan negara dalam hal ini pemerintah. Kalangan lain menilai bahwa penguasaan berarti pengelolaan oleh pemerintah yang dilakukan melalui BUMN.<sup>28</sup> Begitu juga penjelasan dari Bung Hatta bahwa “menguasai” tidak harus menjadi “*ondernemer*”, sama sekali tidak berarti untuk mengingkari Doktrin Demokrasi Ekonomi”.<sup>29</sup> Namun jika ditelaah, pada dasarnya tidak ada yang perlu dibenturkan dalam perbedaan pemaknaan tersebut. Karena substansi yang seharusnya dilihat adalah tercapainya tujuan dari penguasaan tersebut. Jika dilihat dari penjelasan ini maka beberapa polemik mengenai kegiatan kepelabuhan di Indonesia sebenarnya juga sudah menemui titik temu. Dalam arti lain, peningkatan keberlangsungan bisnis pelayaran yang salah satu aspeknya pelabuhan harus dibuka seluas-luasnya, namun tidak dengan sedikitpun mengabaikan peran pemerintah untuk menguasai.<sup>30</sup>

---

(hak asasi manusia) manusia Indonesia (distribusi yang adil dan merata). Lihat dalam <http://www.bappenas.go.id/blog/?p=97> diakses pada 17 Nopember 2012.

<sup>28</sup> Lihat dalam Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Indonesia*. (Jakarta; Erlangga, 2002), hlm. 347.

<sup>29</sup> Penulis uraikan dari artikel mengenai pembahasan Pasal 33 UUD 1945 dalam <http://gagasanhukum.wordpress.com/2012/08/27/selamatkan-pasal-33-uud-45/> diakses pada 17 Nopember 2012.

<sup>30</sup> Dalam arti lain, upaya mengembangkan sektor mikro adalah terjemahan dari wewenang dan upaya yang harus ditempuh negara dalam mensejahterakan rakyatnya. Secara langsung mungkin negara tidak menerima pendapatan melalui usaha dalam bentuk BUMN. Namun secara

Namun, dalam hal kekhawatiran mengenai lemahnya negara terhadap regulasi internasional yang mengatur, kiranya perlu diperhatikan juga beberapa konvensi yang ternyata menggambarkan sisi lain. Dalam konvensi internasional Pasal 6 piagam Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban ekonomi negara-negara berkaitan dengan pemasokan komoditas internasional dijelaskan bahwa:

“Adalah tugas negara-negara untuk memberikan sumbangan kepada perdagangan barang-barang internasional khususnya dengan cara persetujuan-persetujuan dan dengan pembentukan persetujuan-persetujuan komoditas multilateral jangka panjang, apabila diperlukan, dengan mempertimbangkan kepentingan-kepentingan para produsen dan konsumen. Semua negara memikul tanggung jawab bersama mendorong arus dan masuknya secara teratur semua barang komersial yang diperdagangkan dengan harga yang stabil, menguntungkan dan wajar, sehingga memberikan sumbangan kepada perkembangan ekonomi dunia yang adil, dengan mempertimbangkan secara khusus kepentingan negara-negara berkembang”.<sup>31</sup>

Dengan demikian peran negara dalam menjamin suatu kemajuan ekonomi yang nantinya dapat dirasakan oleh masyarakatnya memang merupakan hak dan kewajiban suatu negara secara pasif.<sup>32</sup>

Begitu pula dalam Pasal 24 Piagam Hak-Hak dan Kewajiban-kewajiban Ekonomi Negara-negara Tanggal 12 Desember 1974, masih berupa penegasan terhadap hak ekonomi suatu negara yang disebutkan bahwa, “semua negara

---

tidak langsung berkembangnya aspek bisnis pelayaran di ranah mikro merupakan bentuk kesejahteraan lain yang barangkali jauh lebih ideal.

<sup>31</sup> J. G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional* terj. Bambang Iriana Djadja Atmaja, ed. 10. (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm. 508.

<sup>32</sup> Dalam konteks penerapan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang salah satu semangatnya adalah menciptakan iklim persaingan usaha sehat di bidang pelayaran, namun hak-hak negara dalam memberi batasan masih tetap diatur. Listyaningrum Andansari pada tahun 2010 pernah membahas mengenai ‘Penerapan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya)’. Namun penelitian tersebut menunjukkan beberapa kendala yang ada dalam pelaksanaan asas yang bertujuan menasionalisasi kapal-kapal niaga di Indonesia tersebut. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa *deadline Roadmap* asas *cabotage* yang ditetapkan belum dapat dilaksanakan karena terkendala infrastruktur dan peraturan pelaksana yang belum memadai. Lihat Listyaningrum Andansari, Penerapan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya) <http://elibrary.ub.ac.id/handle/123456789/29769>, akses 10 Mei 2012

mempunyai kewajiban untuk melaksanakan hubungan-hubungan ekonomi timbal balik mereka dengan cara yang mempertimbangkan kepentingan-kepentingan negara lain. Semua negara harus menghindari tindakan yang merugikan kepentingan negara-negara berkembang”.<sup>33</sup> Hal ini memunculkan kaedah dalam kontrak bisnis internasional yang merupakan keharusan bagi suatu negara untuk tidak melakukan kebijakan ekonominya yang dapat merugikan negara lain yang merupakan kewajiban negara secara aktif.<sup>34</sup>

Pada dasarnya bahwa yang dipahami dari dampak praktik persaingan usaha tidak sehat berdasarkan tinjauan ekonomi, baik pendapat dari beberapa pakar ekonomi maupun peraturan perundang-undangan tersebut cukup memberikan kata sepakat bahwa praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat harus dieliminir. Praktik usaha tidak sehat hanya akan menguntungkan satu pihak yaitu pelaku tunggal dan merugikan pihak lain. Untuk itu keberadaan hukum yang dimaksudkan untuk tercapainya tujuan efisiensi juga menjadi penting untuk tidak diabaikan.

Berdasarkan teori di atas, maka penelitian ini dilakukan dengan berlandaskan pada konsep yang dikemukakan Mochtar Kusumaatmadja<sup>35</sup>, bahwa

---

<sup>33</sup> J. G. Starke, *op., cit.*, hlm. 507.

<sup>34</sup> Sebagai salah satu faktor masuknya iklim persaingan antara pelaku usaha asing dan pelaku usaha yang ada di ‘*house state*’, modal atau investasi asing sudah banyak dianggap sebagai hal yang perlu diatur dalam hukum internasional. Maka dari itu, konvensi-konvensi internasional menghasilkan ketentuan yang mengarah kepada permasalahan yang meliputi kewenangan suatu negara sebagai negara penerima modal seperti piagam hak-hak dan kewajiban-kewajiban ekonomi negara-negara tanggal 12 Desember 1974, dan Konvensi 1985 yang kemudian berhasil mendirikan ‘*Multilateral Investment Guarantee Agency*’ (MIGA), yang merupakan titik puncak usaha yang telah berjalan selama lebih dari tiga puluh tahun guna mengimplementasikan konsep rencana jaminan penanaman modal multilateral dalam kaitanya dengan resiko-resiko non-komersial yang melindungi penanaman modal asing. Lihat *Ibid.*, hlm. 505-506.

<sup>35</sup> Dikaji dari perspektif sejarahnya maka sekitar tahun tujuh puluhan lahir *Teori Hukum Pembangunan* dan elaborasinya bukanlah dimaksudkan penggagasnya sebagai sebuah “teori”

hukum berfungsi sebagai sarana pembaharuan masyarakat, di samping fungsi dasarnya yaitu untuk menjamin kepastian dan ketertiban. Dengan demikian bahwa hukum dalam arti kaidah atau peraturan hukum memang dapat berfungsi sebagai alat (pengatur) atau sarana pembangunan dalam arti penyalur arah kegiatan manusia ke arah yang dikehendaki oleh pembangunan atau pembaharuan,<sup>36</sup> yang sudah barang tentu termasuk di dalamnya adalah aspek ekonomi.

## E. Metode Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.<sup>37</sup>

### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Hal-hal yang menjadi masalah diuraikan dan dicari hukum serta doktrin yang ada guna menjawab isu yang dianggap sebagai masalah hukum.

---

melainkan “konsep” pembinaan hukum yang dimodifikasi dan diadaptasi dari teori Roscoe Pound “*Law as a tool of social engineering*” yang berkembang di Amerika Serikat yang penulis ulas di paragraf sebelumnya. Apabila dijabarkan lebih lanjut maka secara teoritis *Teori Hukum Pembangunan* dari Mochtar Kusumaatmadja, dipengaruhi cara berpikir dari Herold D. Laswell dan Myres S. Mc Dougal (*Policy Approach*) ditambah dengan teori Hukum dari Roscoe Pound (minus konsepsi mekanisnya). Mochtar mengolah semua masukan tersebut dan menyesuaikannya pada kondisi Indonesia. Lilik Mulyadi, *Teori Hukum Pembangunan Mochtar Kusumaatmadja*, dalam [http://pn-kepanjen.go.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=92:teori-hukum-pembangunan-&catid=23:artikel&Itemid=36](http://pn-kepanjen.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=92:teori-hukum-pembangunan-&catid=23:artikel&Itemid=36), diakses 13 Desember 2012.

<sup>36</sup>Mochtar Kusumaatmadja, *Hukum Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional*, (Bandung: Binacipta, 1976), hlm. 13.

<sup>37</sup>Peter Muhammad Marzuki. *Penelitian Hukum*. ( Jakarta: Kencana, 2005), hlm. 35.

## 2. Pendekatan Penelitian

Ada beberapa pendekatan yang akan dipakai dalam penelitian ini:

- a. pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan hukum atas analisis ekonomi (*economic analysis of law*). Hal ini digunakan atas dasar bahwa ilmu hukum merupakan ilmu yang berusaha untuk menyesuaikan dengan hal lain agar dapat menjangkau ruang lingkup masalah tertentu.<sup>38</sup>
- b. pendekatan yuridis normatif. Suatu penelitian hukum normatif harus menggunakan pendekatan yuridis atau perundang-undangan (*statute approach*), karena yang akan dianalisis adalah permasalahan yang ditinjau dari berbagai aturan hukum yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian.<sup>39</sup>

## 3. Fokus Penelitian

Fokus dalam penelitian ini indikasi-indikasi terjadinya inefisiensi praktik usaha di pelabuhan dan upaya hukum yang dapat ditempuh untuk mengatasinya. Selain itu institusi yang dinilai memiliki keterkaitan seperti Otoritas Pelabuhan (OP) selaku regulator yang memiliki otoritas di sebuah tempat aktivitas bisnis pelayaran yaitu pelabuhan, dan Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang melakukan aktivitas bisnis pelayaran untuk menggali data dan informasi.

---

<sup>38</sup>Hikmahanto Juwana, *op. cit.*, hlm. 70.

<sup>39</sup>Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. (Surabaya: Bayu Media, 2005), hlm. 302-303.

#### 4. Sumber Data

Dalam penelitian ini akan digunakan data sekunder, yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tertier. Bahan hukum primer yaitu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai pisau analisis permasalahan yang diangkat. Bahan hukum sekunder bersumber dari bahan hukum yang berupa dokumen, buku, jurnal, literatur-literatur pendukung lain yang relevan. Sedangkan bahan hukum tertier bersumber dari ensiklopedia dan kamus yang dibutuhkan. Untuk menambah materi bahan-bahan hukum tersebut dilakukan wawancara kepada responden.

#### 5. Analisis Data

##### a. Analisis deskriptif-analitis

Tujuan analisis ini adalah menemukan permasalahan yang ada sebagai permasalahan yang ingin dibahas, serta melakukan pendekatan-pendekatan tertentu untuk memperoleh solusi atas permasalahan tersebut.<sup>40</sup>

##### b. Analisis normatif-kualitatif

Analisis ini mula-mula dilakukan untuk mengidentifikasi dan inventarisasi hukum baik yang berbentuk *in-concreto* maupun *in-abstraco* terhadap peraturan perundang-undangan yang ada.

---

<sup>40</sup>Sulipan, "Penelitian Deskriptif Analitis; Berorientasi Pemecahan Masalah," dalam <http://goeroendeso.files.wordpress.com/2009/01/penelitian-deskriptif-analitis.doc>, diakses pada 10 Mei 2012



Selanjutnya akan dipakai untuk menganalisis dan menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang dikemukakan.<sup>41</sup>

c. Analisis *benchmarking*

Menurut Gregory H. Watson, analisis *benchmarking* ditujukan sebagai bentuk pencarian secara berkesinambungan dan penerapan secara nyata praktik-praktik yang lebih baik yang mengarah kepada kinerja kompetitif unggul.<sup>42</sup> Dalam penelitian ini, analisis *benchmarking* digunakan untuk memberikan alternatif pembaruan pelabuhan di Indonesia agar dapat lebih efisien.

## G. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang dipakai dalam tesis ini disusun sebagai berikut.

Bab I menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, teori dan doktrin yang dipakai untuk menjawab masalah, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II berisi tentang tinjauan umum tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Bab III Tinjauan umum pelabuhan, fungsi dan penjelasan tentang organ-organ yang berperan dalam praktik bisnis pelayaran di pelabuhan Indonesia dan regulasi terkait.

---

<sup>41</sup>Rianto Adi, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum* (Jakarta: Granit, 2004), hlm. 92.

<sup>42</sup> Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Pola Penyelenggaraan Kenavigasian di Indonesia*, (Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012), Bab III, hlm. 5.

Bab IV adalah hasil penelitian yang dipadu antara permasalahan yang dikemukakan yang dianalisis berdasarkan teori dan hukum yang ada. Dalam hal ini yang akan diuraikan adalah hambatan-hambatan terciptanya persaingan usaha sehat sebagai bentuk efisiensi dan mekanisme hukum yang dapat ditempuh untuk mendorong terciptanya kondisi tersebut. Selain itu, kiranya perlu juga dilakukan kajian *benchmarking* terhadap pelabuhan-pelabuhan negara lain yang sehat sebagai gambaran lain dari solusi yang ditawarkan.

Bab IV merupakan bab penutup yang berisi simpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, disertai saran yang diharapkan dapat menjadi kontribusi pemikiran untuk menyelesaikan masalah yang ada.

## BAB II

### TINJAUAN UMUM HUKUM PERSAINGAN USAHA

#### A. Pengertian Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat merupakan dasar bagi penegakan hukum persaingan di Indonesia. Dalam beberapa literatur yang ada, dibedakan antara istilah monopoli dan praktek monopoli. Tidak semua monopoli itu dilarang. Monopoli yang terjadi karena keunggulan produk, atau perencanaan dan pengelolaan bisnis yang baik, atau terjadi melalui perjuangan dalam persaingan jangka panjang sehingga menghasilkan suatu perusahaan yang kuat dan besar serta mampu menguasai pangsa pasar yang besar pula, tentu saja bukan merupakan tindakan penguasaan atas produksi dan pemasaran barang dan jasa (monopoli) yang dilarang. sedangkan yang dilarang dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah praktek monopoli.<sup>1</sup>

Pada dasarnya praktek monopoli merupakan pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang atau jasa tertentu sehingga dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.<sup>2</sup> Berdasarkan uraian tersebut dapat dijabarkan unsur-unsur dari praktek monopoli yaitu:<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Andi Fahmi Lubis, et., al., *Hukum Persaingan Usaha; Antara Teks & Konteks*, (Indonesia: Republik Indonesia dan Republik Federal Jerman, 2009), hlm. 132-133.

<sup>2</sup> Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

<sup>3</sup> Andi Fahmi Lubis, et., al., *op. cit*, hlm. 133.

1. Terjadinya pemusatan kekuatan ekonomi pada satu atau lebih pelaku usaha;
2. Terdapat penguasaan atas produksi atau pemasaran barang atau jasa tertentu;
3. Terjadi persaingan usaha tidak sehat; serta
4. Tindakan tersebut merugikan kepentingan umum.

Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar barang atau jasa tertentu oleh satu atau lebih pelaku usaha yang dengan penguasaan itu pelaku usaha tersebut dapat menentukan harga barang atau jasa (*price fixing*). Sedangkan persaingan tidak sehat dapat terjadi bila persaingan yang terjadi di antara para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang atau jasa dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum serta dapat menghambat persaingan usaha.<sup>4</sup> Hal ini seperti yang disebutkan dalam Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dapat difahami bahwa persaingan usaha tidak sehat ditandai tiga alternatif kriteria, yaitu persaingan usaha yang dilakukan dengan cara tidak jujur, melawan hukum, dan menghambat persaingan usaha.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Dalam uraian lebih lanjut mengenai persaingan usaha yang dilakukan dengan cara tidak jujur, melawan hukum, dan menghambat persaingan usaha, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 membagi bentuk-bentuk persaingan usaha tidak sehat tersebut yaitu 1) perjanjian yang dilarang, meliputi Oligopoli, Penetapan Harga, Pembagian Wilayah, Pemboikotan, Kartel, Trust, Oligopsoni, Integrasi Vertikal, Perjanjian Tertutup dan Perjanjian dengan Luar Negri yang menyebabkan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. 2) Kegiatan yang dilarang, Monopoli, Monopsoni, Penguasaan Pasar dan Persekongkolan. Dan 3) Posisi Dominan yang menyebabkan terjadinya monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Pandangan lain menyebutkan bahwa persaingan usaha tidak sehat (*imperfect competition*)<sup>6</sup> menurut Paul A. Samuelson dan William D. Nordhaus adalah apabila pelaku usaha (*firm*)<sup>7</sup> dapat dengan mudah mengendalikan harga pasar.<sup>8</sup> Hal ini merupakan suatu persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan cara-cara tidak jujur, dengan cara melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.<sup>9</sup> Beberapa varian mengenai persaingan usaha tidak sehat yang menyebabkan pelaku usaha dapat dengan mudah mengendalikan harga ini banyak disebutkan dengan berbagai istilah seperti monopoli, oligapoli, kartel dan usaha-usaha lain yang cenderung ke arah usaha tersebut.

Dalam Black's Law Dictionary, persaingan usaha tidak sehat diartikan sebagai berikut:<sup>10</sup>

*"A term which be applied generally to all dishonest or fraudulent rivalry in trade and commerce, the practice of endeavoring to substitute one's own goods or products in the market for those of another by means of imitating or*

---

<sup>6</sup> Seiring kemunculanya dalam berbagai literatur, istilah persaingan usaha tidak sehat juga disebutkan ke dalam berbagai peristilahan lain. Beberapa literatur yang penulis temui, istilah persaingan usaha tidak sehat disebut dengan '*unfair competition*' sebagai lawan kata dari '*fair competition*', atau dalam literatur yang lain disebut dengan '*imperfect competition*' sebagai lawan kata dari istilah '*perfect competition*', seperti yang dipakai oleh Samuelson dan William D. Nordhaus, *Economics; International Edition*, 15<sup>th</sup> ed., (United States of America: McGraw-Hill, 1995), hlm. 149.

<sup>7</sup> Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Pasal 1 huruf e menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan Pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi. Dengan demikian maka dengan tidak diikutsertakannya bukan hanya badan hukum sebagai pelaku usaha, maka cakupannya menjadi semakin luas. Yakni termasuk juga Yayasan, CV, Firma, dan berbagai perkumpulan lainnya.

<sup>8</sup> Paul A. Samuelson dan William D. Nordhaus, *op., cit.*

<sup>9</sup> Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Pasal 1 huruf f, Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antarpelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.

<sup>10</sup> Henry Campbell, *Black's Law Dictionary, Sixth Edition*, (St. Paul, West Publishing Company, 1990), hlm. 1528.

*counterfeiting the name, brand, size, shape, or other distinctive characteristic of the article or of packaging."*

Tindakan persaingan usaha tidak sehat sebenarnya dapat dibedakan menjadi dua keategori, yaitu tindakan anti persaingan (*anti competition*) dan tindakan persaingan curang (*unfair competition practice*). Tindakan anti persaingan adalah tindakan yang bersifat mencegah terjadinya persaingan dan dengan demikian mengarah pada terciptanya kondisi tanpa atau minim persaingan, sedangkan persaingan curang adalah tindakan tidak jujur yang dilakukan dalam kondisi persaingan.<sup>11</sup> Oleh karena itu, perangkat hukum menjadi salah satu alternatif untuk menciptakan iklim persaingan usaha sehat, baik yang berdimensi preventif maupun represif.

Menurut Arie Siswanto, yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha (*competition law*) adalah instrumen hukum yang dipakai untuk menentukan tentang bagaimana hukum itu harus diberlakukan agar menciptakan iklim persaingan usaha sehat.<sup>12</sup> Sedangkan menurut *Kamus Lengkap Ekonomi* yang ditulis oleh Cristopher Pass dan Bryan Lowes, yang dimaksud dengan *Competition laws* adalah bagian dari perundang-undangan yang mengatur tentang monopoli, penggabungan dan pengambilalihan, perjanjian perdagangan yang membatasi dan praktik anti persaingan.<sup>13</sup>

Dari sekian banyak peristilahan yang ada, istilah yang paling umum sebagai bentuk persaingan usaha tidak sehat adalah monopoli. Kata monopoli

---

<sup>11</sup> Hikmahanto Juwana, *Bunga Rampai Hukum Ekonomi Dan Hukum Internasional*, (Jakarta: Penerbit Lentera Hati, 2002), hlm. 70.

<sup>12</sup> Arie Siswanto, *Hukum Persaingan Usaha*, (Jakarta: Ghalia, 2002), hlm. 2.

<sup>13</sup> Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, (Jakarta: Perdana Media Group, 2008), hlm. 2.

berasal dari dua kata yang berasal dari bahasa Yunani yaitu 'mono' berarti tunggal, dan 'polein' berarti penjual. Apabila digabungkan akan memiliki arti penjual tunggal. Disamping itu istilah monopoli sering disebut juga 'antitrust' untuk pengertian yang sepadan dengan istilah antimonopoli atau istilah dominasi yang dipakai oleh masyarakat Eropa yang artinya sepadan dengan arti istilah monopoli di kekuatan pasar.<sup>14</sup> Dalam praktek keempat istilah tersebut yaitu istilah monopoli, *antitrust*, kekuatan pasar dan istilah dominasi saling ditukarkan pemakaiannya. Keempat istilah tersebut dipergunakan untuk menunjukkan suatu keadaan dimana seseorang menguasai pasar, dimana pasar tersebut tidak tersedia lagi produk substitusi atau produk substitusi yang potensial dan terdapatnya kemampuan pelaku pasar tersebut untuk menerapkan harga produk tersebut yang lebih tinggi, tanpa mengikuti hukum persaingan pasar atau hukum tentang permintaan pasar.

Selain penjabaran di atas, Sadono Sukirno memberikan definisi monopoli sebagai suatu bentuk pasar dimana hanya terdapat satu pelaku usaha saja dan pelaku usaha ini menghasilkan barang yang tidak mempunyai barang pengganti yang sangat dekat.<sup>15</sup> Hal ini akan memiliki kecenderungan bagi pelaku usaha untuk meraup keuntungan yang melebihi normal dan ini dikarenakan perusahaan-perusahaan lain tidak memiliki kesempatan untuk memasuki industri tersebut. Hal ini merupakan struktur pasar yang sangat bertentangan dengan struktur pasar menurut idealnya yaitu persaingan sempurna atau persaingan usaha sehat 'perfect

---

<sup>14</sup> Paul A. Samuelson dan William D. Nordhaus, *op. cit.*, hlm. 150.

<sup>15</sup> Sudono Sukirno, *Pengantar Teori Mikroekonomi* ed. Ketiga, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 265.

*competition*' sebagai kebalikan dari persaingan tidak sempurna atau persaingan usaha tidak sehat '*imperfect competition*'.

Apabila diperhatikan, ada beberapa perbedaan antara konsep monopoli yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dengan pendapat-pendapat yang dikemukakan oleh para ahli ekonomi di atas. Perbedaan tersebut terdapat pada jumlah pelaku usaha sebagai penguasa, dimana dalam ilmu ekonomi yang dipahami adalah satu pelaku usaha. Sedangkan dalam Pasal 1 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 monopoli dapat dipahami sebagai penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Selanjutnya praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. Akan tetapi, substansi yang terkandung dari dua tinjauan tersebut tidaklah berbeda di mana bentuk penguasaan dipusatkan kepada satu pelaku atau satu pelaku gabungan yang tentu memiliki tujuan yang sama.

Untuk menyelesaikan persoalan beda penafsiran, upaya membahas standar internasional dalam menginterpretasikan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang digunakan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dalam menjalankan pengawasan persaingan usaha pernah dilakukan Hikmahanto Juwana. Pada akhirnya kesimpulan yang dihasilkan dalam pembahasan ini menunjukkan bahwa tidak ada standar internasional dalam menginterpretasikannya.



Akan tetapi, dia memberikan contoh bahwa di Amerika Serikat-pun interpretasi terhadap ketentuan hukum persaingan dapat berubah sewaktu-waktu dalam rangka menyesuaikan diri dengan tuntutan zaman. Upaya untuk menginterpretasikan Undang-Undang tersebut dapat dilakukan dengan mengacu kepada negara-negara maju (meskipun dirasa masih sulit dilakukan mengingat suatu negara tidak terikat dengan negara lain dalam menginterpretasikan ketentuan dalam hukum persaingannya). Dengan demikian KPPU dalam menginterpretasikan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak melenceng jauh dari penerapan hukum persaingan yang dilakukan di beberapa negara.<sup>16</sup>

Masih terkait dengan banyaknya kesamaan tentang ketentuan-ketentuan dalam hukum persaingan di beberapa negara, dalam penelitiannya yang dipublikasikan oleh '*Partnership For Business Competition*' bekerja sama dengan ELIPS project, Hikmahanto Juwana mengemukakan bahwa ketentuan-ketentuan yang ada di beberapa negara banyak memiliki kesamaan tentang kategori yang diatur dalam hukum persaingan tersebut yaitu:<sup>17</sup>

1. Larangan yang dikategorikan sebagai tindakan oleh pelaku usaha yang dapat menghambat perdagangan (*restraint on trade*);
2. Kategori larangan bagi tindakan pelaku usaha yang berakibat pada berkurangnya persaingan (*lessen competition*); dan
3. Kategori larangan bagi pelaku yang tidak memberi pilihan bagi konsumen.

Meskipun dari segi substansi banyak memiliki kesamaan, tetap saja terdapat perbedaan antara ketentuan yang ada di negara satu dengan negara lainnya.

---

<sup>16</sup> Hikmahanto Juwana, *op. cit.*, hlm. 72.

<sup>17</sup> *Ibid.*, hlm. 71.

Sebagai contoh bahwa di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Pasal 3 tentang tujuan pembentukan dikatakan bahwa tujuan pembentukan undang-undang tersebut “untuk menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat”. Hal ini berbeda dengan tujuan hukum persaingan usaha yang ada di Amerika Serikat. Di Amerika Serikat tujuan hukum persaingan adalah dalam rangka menjaga persaingan yang sehat untuk tetap eksis.<sup>18</sup> Meskipun demikian, perbedaan tersebut tidak dapat dipandang sebagai perbedaan yang mendasar. Mengenai apa yang diterapkan oleh Amerika Serikat dalam hukum persaingannya pasti juga dimaksudkan untuk melindungi kepentingan pelaku persaingan yang juga merupakan rakyat Amerika Serikat. Jadi mau tidak mau hal tersebut tetap akan memiliki pengaruh terhadap kondisi ekonomi rakyat Amerika Serikat pada umumnya.

## **B. Persaingan Usaha Sehat Sebagai Bentuk Efisiensi**

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat merupakan salah satu perangkat hukum untuk menunjang kegiatan bisnis yang sehat dalam upaya menghadapi sistem ekonomi pasar bebas dengan bergulirnya era globalisasi dunia dan demokrasi ekonomi yang diberlakukan di tanah air.<sup>19</sup> Selain itu, undang-undang

---

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> Seperti yang juga telah diulas sebelumnya, bahwa semua ini didasarkan pada pertimbangan setelah Indonesia menjadi anggota organisasi perdagangan dunia (WTO) dengan diratifikasi UU Nomor 7 Tahun 1994 tentang Pengesahan Agreement Establishing The World Trade Organization pada tanggal 2 Nopember 1994 (LN Tahun 1994 Nomor95, TLN Nomor 3564).

ini juga mengatur tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha yang dapat merugikan kegiatan ekonomi pelaku usaha lain bahkan bagi bangsa dan negara ini dalam konteks globalisasi ekonomi. Keberadaan undang-undang anti monopoli ini tentu menjadi tolok ukur sejauh mana pemerintah mampu mengatur kegiatan bisnis yang sehat dan pengusaha mampu bersaing secara wajar dalam melakukan praktek usaha dengan para pesaingnya.

Semua ini bertujuan untuk mendorong upaya efisiensi, investasi dan kemampuan adaptasi ekonomi bangsa dalam rangka menumbuhkembangkan potensi ekonomi rakyat, memperluas peluang usaha di dalam negeri (domestik) dan kemampuan bersaing dengan produk negara asing memasuki pasar tanah air yang terbuka dalam rangka perdagangan bebas (*free trade*). Hal ini sebagaimana disebutkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, bahwa tujuan pembentukan undang-undang adalah untuk:<sup>20</sup>

1. menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
2. mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil;
3. mencegah praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha;
4. terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

---

<sup>20</sup> Lihat Pasal 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Upaya tersebut menjadi penting untuk dilaksanakan, meskipun pada waktu bersamaan diharapkan pengusaha nasional mampu untuk bersaing dengan “sehat” di pasar-pasar regional dan internasional pada iklim globalisasi ekonomi sebagai tata ekonomi dunia baru.<sup>21</sup> Pengaturan persaingan bisnis juga bertujuan untuk menjamin usaha mikro dan usaha kecil untuk dapat mempunyai kesempatan yang sama dengan usaha menengah dan usaha besar atau konglomerasi dalam perkembangan ekonomi bangsa.

### **C. Karakteristik, Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Monopoli dan Tujuan Hukum Persaingan**

Dalam praktek ekonomi dunia, banyak ditemukan peraturan-peraturan yang dimiliki oleh berbagai negara, yang pada intinya adalah sebagai pengaturan terhadap larangan praktik kerja sama ataupun persekongkolan yang mengekang perdagangan, penetapan harga dan larangan praktik monopoli, larangan kolusi bisnis yang dapat merugikan konsumen dan ekonomi secara keseluruhan. Dalam hal ini Edy Suandi Hamid dalam bukunya ‘*Ekonomi Indonesia: Masalah Dan Kebijakan Kontemporer*’, mengatakan bahwa keberadaan suatu regulasi dibidang ekonomi yang melarang praktik monopoli atau yang mengarah kesana, memang

---

<sup>21</sup> Dalam hal ini, Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld berkomentar bahwa “*Economies of scale, imperfect competition and international trade begin with an overview of the concept of economies and economics of imperfect competition*” selengkapnya lihat dalam Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld, *ed. 4. International economics, ‘theory and policy’*, (Singapore: ISE, 1998), hlm. 121.

sangat penting. Harus ada upaya optimal terhadap implementasi peraturan tersebut.<sup>22</sup>

Oleh karena itu, menurutnya ada beberapa alasan mengapa monopoli atau praktik usaha yang mengarah ke sana perlu dihindari, yaitu:<sup>23</sup>

1. Pemanfaatan sumber-sumber ekonomi menjadi tidak ekonomis. Dengan hanya satu produsen di pasar, maka monopolis tidak terdorong untuk mencari pola produksi yang terbaik atau efisien. Ia beranggapan, berapapun harga produk dan bagaimana pun kualitasnya, produknya tetap akan laku dan dibeli konsumen;
2. Monopolis (pelaku) dapat menekan dan mengeksploitasi konsumen, misalnya, dengan memproduksi dibawah kapasitasnya. Ini akan mengakibatkan kelangkaan penawaran, sehingga harga yang dijual menjadi mahal. Berbeda dengan pasar persaingan, dimana produsen akan mengoptimalkan produknya pada tingkat harga yang kompetitif dipasar yang bersaing tersebut;
3. Dapat berkurangnya arus investasi untuk masuk kesektor tersebut. Ini dapat terjadi karena adanya '*barrier to entry*', baik yang diciptakan oleh pemerintah atau oleh perusahaan tersebut, sehingga mempersulit atau menutup peluang masuknya investor baru;
4. Akan menghambat munculnya inovasi-inovasi baru dalam produk tersebut. Akibatnya, produk tersebut menjadi tertinggal dibandingkan dengan yang dihasilkan oleh Negara lain. Apabila nantinya pasar tersebut

---

<sup>22</sup> Edy Suandi Hamid, *Perekonomian Indonesia: Masalah dan Kebijakan Kontemporer*, (Yogyakarta: UII Press, 2000), hlm. 200.

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 201-202.

harus dibuka, sangat mungkin monopoli ini tidak bisa bertahan, dan akan gulung tikar;

5. Adanya ketidak stabilan atas *supply* produk tersebut di masyarakat. Hal ini timbul karena ketersediaan produk tersebut hanya tergantung pada satu produsen, sehingga masalah yang muncul secara internal pada perusahaan itu akan mengganggu produksi secara nasional; dan
6. Kesejahteraan ekonomi masyarakat menjadi terhambat. Dari sisi konsumen mereka tidak bisa mengkonsumsi lebih banyak dari yang seharusnya bisa dikonsumsi seandainya pasarnya adalah bersaing. Sementara itu dari sisi produsen, peluang mereka untuk masuk ke sektor tersebut tertutup, sehingga potensi untuk memperoleh pendapatan juga tidak bisa dimanfaatkan.

Beberapa pendapat lain mengenai ciri-ciri pasar monopoli dapat ditandai sebagai berikut.<sup>24</sup>

1. Industri yang dilakukan oleh satu pelaku usaha saja;
2. Tidak adanya pengganti barang atau jasa yang serupa;
3. Adanya halangan terhadap pelaku usaha lain;
4. Dapat mempengaruhi penentuan harga; dan
5. Tidak diperlukannya promosi iklan terhadap produk yang dihasilkan.

Hal ini dikarenakan oleh tiga faktor yaitu:<sup>25</sup>

1. Pasar monopoli mempunyai produk tertentu yang merupakan kebutuhan banyak pihak;

---

<sup>24</sup> Sadono Sukir Nomor *op. cit.*, hlm. 266-267.

<sup>25</sup> *Ibid.*

2. Pelaku usaha dalam pasar monopoli pada umumnya dapat menikmati skala ekonomi (*ekonomies scale*) hingga ke tingkat produksi yang sangat tinggi; dan
3. Monopoli sebagai implikasi kebijakan pemerintah.

Selain itu, Peter Asch memberikan uraian tentang karakteristik suatu pasar yang dapat dikatakan kompetitif.

*The economic's benchmark in discussion of market behavior is pure, or perfect, competition. A perfectly competitive market is one that is characterized by:*<sup>26</sup>

1. *many firms. The number of firms is sufficiently large, and each individual firm is sufficiently small, that none can perceptibly affect market price by varying its output.*
2. *homogeneous products. The products offered by firms are identical, not only in physical characteristics but also in the minds of consumers. That is, consumers have no preference whatever for the product of one seller over that of any other.*
3. *free entry and exit. There are no unusual or artificial barriers that might deter firms from entering or leaving the market in the long run.*
4. *perfect knowledge. No participants in the market can be exploited because of ignorance.*
5. *independence. Firms make decisions individually, that is, without collusion.*

Sejalan dengan uraian di atas, Hikmahanto Juwana menambahkan bahwa struktur pasar yang monopolistis di Indonesia pantas untuk dieliminir sebagai salah satu upaya mewujudkan cita-cita pembangunan nasional. Hal inilah yang dinilai mendorong kemunculan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia,

---

<sup>26</sup> Peter Asch, *Industrial Organization and Antitrust Policy*, (John Wiley and Son: New York, Chichester, Brisbane, Toronto, Singapore, 1982), hlm. 9.

sebagai negara yang sedang menuju proses industrialisasi yang memiliki tujuan antara lain;<sup>27</sup>

1. Agar persaingan antar pelaku usaha tetap hidup;
2. Agar persaingan antar pelaku usaha tetap hidup;
3. Agar konsumen tidak dieksploitasi oleh pelaku usaha.

Maka dari itu dengan tidak adanya peraturan yang mengatur tentang praktik persaingan usaha tidak sehat tentu tidak dapat dihindarkan pula praktik monopoli, oligapoli, penetapan harga dan praktik-praktik usaha tidak sehat lain yang mengarah kesana.

#### **D. Persaingan Usaha Tidak Sehat di Beberapa Negara**

Mengutip dari pendapat beberapa pakar, Faisal Basri memberikan catatan dalam bukunya bahwa perkembangan hukum persaingan di dunia sejatinya sudah ada sejak dunia mengenal hukum dalam mengatur pelaku usaha, meskipun dalam bentuk tidak tertulis dan baru bersifat parsial.<sup>28</sup> Di masa datangnya agama Islam kemudian diikutinya periode kodifikasi Kitab Suci Al-Qur'an, maka dapat ditemukan pula beberapa ketentuan yang terkandung dalam Al-Qur'an tersebut yang substansinya menyinggung perihal hukum persaingan usaha.<sup>29</sup> Perkembangan pembahasan mengenai hukum persaingan usaha masih terus dilakukan oleh beberapa kalangan Islam, bahkan hingga saat ini.

---

<sup>27</sup> Hikmahanto Juwana, *op. cit.*, hlm. 68.

<sup>28</sup> Faisal Basri, *Perekonomian Indonesia: Tantangan dan Harapan bagi Kebangkitan Indonesia*. (Jakarta; Erlangga, 2002), hlm. 340

<sup>29</sup> *Ibid.*



Ayat-ayat yang dimaksud misalnya “hasil dari usaha manusia tidak boleh ditimbun, tanpa dimanfaatkan untuk kepentingan sesama manusia” (Q.S. 9:34).<sup>30</sup> Ayat lain yang menyatakan perihal serupa yaitu, “segala usaha tidak boleh dilakukan dengan cara yang bathil atau curang antara lain dengan penipuan” (Q.S. 6: 152), “melanggar janji atau sumpah” (Q.S. 16:94), “mencuri” (Q.S. 5:3), atau “melakukan perbuatan-perbuatan lain yang bertujuan mengambil hak orang lain tanpa izin, di luar pengetahuan dan kemampuan yang berhak”.<sup>31</sup>

Dalam praktek ekonomi dunia, banyak ditemukan peraturan-peraturan yang dimiliki oleh berbagai negara, yang pada intinya adalah sebagai pengaturan terhadap larangan praktik kerja sama ataupun persekongkolan yang mercekang perdagangan, penetapan harga dan larangan praktik monopoli, larangan kolusi bisnis dan lainnya yang dapat merugikan konsumen dan ekonomi secara keseluruhan. Hal tersebut disebabkan tidak lain karena keberadaan suatu regulasi dibidang ekonomi yang melarang praktik monopoli atau yang mengarah kesana, memang sangat penting, sehingga harus ada upaya optimal terhadap implementasi regulasi tersebut.<sup>32</sup>

Atas dasar alasan tersebutlah yang kemudian menjadi catatan sejarah dunia dalam memotivasi negara-negara untuk membentuk hukum nasional mengenai persaingan usaha yang khusus dan komprehensif. Amerika Serikat

---

<sup>30</sup> Dalam bahasa Arab, menimbun yang identik karena ingin memonopoli disebut dengan *ikhtikar*. *Ihtikar* artinya menimbun barang agar yang beredar di masyarakat berkurang, lalu harganya naik. Hal ini didasarkan atas hadist Nabi Muhammad dalam shahih Muslim hadits nomor 1605 dengan redaksi sebagai berikut:

عَنْ سَعِيدِ بْنِ الْمُسَيَّبِ يُحَدِّثُ أَنَّ مَعْمَرًا قَالَ قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ مَنْ احْتَكَرَ فَهُوَ خَاطِي

Dari Sa'id bin Musayyab ia meriwayatkan: *Bahwa Ma'mar, ia berkata, Rasulullah saw bersabda, 'Barangsiapa menimbun barang, maka ia berdosa',* (HR Muslim)

<sup>31</sup> Faisal Basri. *op.*, *cit.* Sebagaimana dikutip dari Mohammad Daud Ali dalam bukunya *Sistem Ekonomi Islam: Zakat dan Wakaf*.

<sup>32</sup> Edy Suandi Hamid, *op.*, *cit.* hlm. 200.

memulai dengan menerbitkan Sherman Act pada tahun 1880.<sup>33</sup> Upaya Amerika Serikat dalam menyusun hukum persaingan agar lebih komprehensif kemudian disusul oleh beberapa negara lain seperti Jerman, Jepang, Inggris dan Perancis. Model sistem hukum Amerika dan Jerman adalah model hukum yang paling banyak diadopsi oleh negara-negara lain, yang akan penulis urai dalam sub bahasan di bawah ini.<sup>34</sup>

### 1. Amerika Serikat

Pada mula perkembangannya, berbagai nama telah diberikan terhadap aturan hukum yang menjadi dasar terpelenggaranya persaingan usaha yang sehat di Amerika Serikat. Pada tahun 1880, atas inisiatif senator John Sherman dari partai Republik, Kongres Amerika Serikat mengesahkan undang-undang dengan judul "*Act to Protect Trade and Commerce Against Unlawful Restraints and Monopolies*", yang lebih dikenal dengan Sherman Act disesuaikan dengan nama penggagasnya. Akan tetapi, di kemudian hari muncul serangkaian aturan perundang-undangan sebagai perubahan atau tambahan untuk memperkuat aturan hukum sebelumnya.<sup>35</sup>

Kelompok aturan perundang-undangan sebagai bentuk perkembangan hukum persaingan di Amerika Serikat tersebut diberi nama "*Antitrust Law*", karena pada awalnya aturan hukum tersebut ditujukan untuk mencegah pengelompokan kekuatan industri-industri yang membentuk "*trust*" untuk

---

<sup>33</sup> Di wilayah ASEAN, salah satu negara yang lebih dahulu memiliki regulasi mengenai persaingan usaha sehat sebelum Indonesia adalah Thailand yaitu perundang-undangan tentang penetapan harga dan anti monopoli (1979).

<sup>34</sup> Faisal Basri, *op. cit.*, hlm. 341.

<sup>35</sup> Andi Fahmi Lubis, et., al., *op. cit.*, hlm. 4.

memonopoli komoditi-komoditi strategis dan menyingkirkan para pesaing lain yang tidak tergabung dalam trust tersebut. *Antitrust Law* terbukti dapat mencegah pemusatan kekuatan ekonomi pada sekelompok perusahaan sehingga perekonomian lebih tersebar, membuka kesempatan usaha bagi para pendatang baru, serta memberikan perlindungan hukum bagi terselenggaranya proses persaingan yang berorientasi pada mekanisme pasar.<sup>36</sup>

## 2. Jerman

Sejak tahun 1909 Jerman sudah memiliki *Gesetz gegen Unlauteren Wettbewerb* (UWG) (Undang-undang Melawan Persaingan Tidak Sehat). Pasca Perang Dunia II, terpecahnya Jerman menjadi Jerman Barat dan Timur mempengaruhi aturan hukum di bidang persaingan usaha, karena Jerman Timur sebagai Negara komunis, semua kegiatan ekonomi diatur oleh Negara secara terpusat. Sebaliknya Jerman Barat di bawah Menteri Ekonomi Federal, Ludwig Erhard menerapkan sistem ekonomi sosialisme yang berorientasi pasar dan mewajibkan Negara memberikan jaminan terhadap kebebasan pasar melalui aturan hukum. Parlemen menyetujui diundangkannya *Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen* (GWB) (Undang-Undang Perlindungan Persaingan) atas dasar latar belakang tersebut. Dengan bersatunya kembali dua Jerman maka kedua undang-undang tersebut berlaku di seluruh Jerman.<sup>37</sup>

Seiring terjadinya praktek kartel pasar yang sudah terjadi sejak lama di Jerman. Memburuknya hubungan ekonomi setelah kekalahan perang dunia dan

---

<sup>36</sup> *Ibid.*

<sup>37</sup> *Ibid.*, hlm. 5.

adanya tekanan dari publik, pembuat undang-undang pada tahun 1923 akhirnya mengambil inisiatif mengundangkan Peraturan Kartel Tahun 1923. Peraturan Kartel tersebut mengatur larangan penyalahgunaan, tetapi pada waktu itu praktis tidak berpengaruh, karena kenyataannya hanya sedikit kasus-kasus kartel yang dihadapkan dengan Peraturan Kartel 1923.<sup>38</sup>

Bahkan hasilnya Peraturan Kartel tersebut melalui legalisasi kartel dan legalisasi pemaksaan organisasi melawan pihak luar gerakan kartel di Jerman tidak dapat dihentikan, tetapi sebaliknya semakin dituntut melakukan kartelisasi. Organisasi ekonomi Jerman dalam melakukan kartel secara terpaksa berdasarkan Undang-undang Kartel Paksa Tahun 1933 (*das Zwangskartellgesetz von 1933*). Para Negara sekutu baru pada tahun 1947 memperkenalkan Undang-undang dekartelisasi di Jerman. Konsekuensi pelaksanaannya adalah kartelisasi tidak terjadi lagi, karena diperkenalkan iklim usaha yang baru. Sejak tahun 1950 Pemerintah Federal Jerman berusaha menghilangkan undang-undang dekartelisasi Negara sekutu melalui Undang-undang Kartel Jerman dimana titik poinnya terdapat larangan kartelisasi dan pengawasan merger dan akuisisi. Baru pada tahun 1957 *Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkung* (Undang-undang Anti Hambatan Persaingan Usaha) berhasil diundangkan dan dinyatakan mulai berlaku sejak tanggal 1 Januari 1958. Dan undang-undang ini sejak diundangkan sampai sekarang sudah diamandemen tujuh kali dan telah dilakukan harmonisasi dengan hukum persaingan usaha Uni Eropa.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> *Ibid.*

<sup>39</sup> *Ibid.*, hlm. 5-6.

## E. Persaingan Usaha di Indonesia

Di masa pemerintahan orde baru, penyelenggaraan ekonomi nasional dipandang cenderung mendukung pola persaingan usaha yang monopolistik. Pada saat itu, para pengusaha yang dekat dengan elit kekuasaan banyak mendapatkan kemudahan sehingga berdampak kepada kesenjangan sosial. Konglomerasi dan kelompok pengusaha kuat tanpa semangat kewirausahaan sejati, menjadi faktor menonjol yang mengakibatkan ketahanan ekonomi menjadi tidak kuat dan tidak mampu bersaing.<sup>40</sup>

Di Indonesia sendiri, terdapatnya regulasi yang mengatur khusus mengenai persaingan usaha baru muncul tahun 1999 melalui Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-undang tersebut diberlakukan efektif baru pada tahun 2000. Selain sebagai tuntutan kebutuhan nasional, hukum persaingan di Indonesia tentu dibutuhkan juga sebagai bentuk hubungan ekonomi antarbangsa. Hal tersebut sekaligus sebagai konsekwensi dari bergabungnya Indonesia di Organisasi Perdagangan Dunia (WTO).<sup>41</sup>

Krisis ekonomi terjadi pada tahun 1997-1998. Dalam upaya pemulihannya, salah satu semangat yang muncul adalah menciptakan pembangunan ekonomi yang diarahkan kepada terwujudnya kesejahteraan rakyat berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 dan sesuai dengan komitmen Indonesia

---

<sup>40</sup> Chairul Saleh, *Sebuah Pemikiran terhadap Peraturan Perundang-Undangan Mengenai Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)*, dalam <http://hukum.kompasiana.com/2012/03/20/sebuah-pemikiran-terhadap-peraturan-perundang-undangan-mengenai-komisi-pengawas-persaingan-usaha-kppu/>, diposting pada 20 Maret 2012.

<sup>41</sup> Lihat dalam <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/29351/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada 18 Nopember 2012.

terhadap perjanjian internasional.<sup>42</sup> Reformasi ekonomi yang dilakukan meliputi penataan dan pengaturan kembali atas kegiatan ekonomi domestik dengan mengubah iklim ekonomi biaya tinggi menjadi iklim ekonomi yang lebih sehat, terbuka, kompetitif, efektif dan efisien. Atas dasar semangat tersebut, kemudian pemerintah mengambil langkah konkrit dengan menetapkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.<sup>43</sup>

Lahirnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ialah dalam rangka menganunggalangi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dalam kegiatan perekonomian di Indonesia. Berdasarkan Pasal 1 ayat 1, Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

---

<sup>42</sup> Sebagaimana diketahui bahwa Indonesia telah meratifikasi pengesahan Organisasi Perdagangan Dunia melalui Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1994 yang salah satu bentuk kesepakatannya adalah GATS (*General Agreement on Trade and Services*). Pada dasarnya setiap orang yang berusaha di Indonesia harus berada dalam situasi persaingan yang sehat dan wajar, sehingga tidak menimbulkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu, dengan tidak terlepas dari kesepakatan yang dilaksanakan oleh Negara Republik Indonesia terhadap perjanjian-perjanjian internasional. Namun pada faktanya di lapangan, para pengusaha yang dekat dengan elit kekuasaan justru mendapatkan kemudahan-kemudahan yang berlebihan sehingga berdampak kepada kesenjangan sosial. Munculnya konglomerasi dan sekelompok kecil pengusaha kuat yang tidak didukung oleh semangat kewirausahaan sejati merupakan salah satu faktor yang mengakibatkan ketahanan ekonomi menjadi sangat rapuh dan tidak mampu bersaing.

<sup>43</sup> *Ibid.*

Sedangkan ruang lingkup dari Undang-Undang tersebut berupa tindakan-tindakan yang berhubungan dengan pasar yang perlu diatur oleh hukum antimonopoli yang sekaligus merupakan ruang lingkup dari hukum anti monopoli tersebut adalah perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, penyalahgunaan posisi dominan, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), tata cara penanganan perkara; dan sanksi-sanksi.<sup>44</sup> Namun dalam bab ini ruang lingkup yang akan diurai hanya terkait dengan larangan terhadap perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, dan penyalahgunaan posisi dominan.

#### **1. Perjanjian Yang Dilarang**

Berdasarkan UU Nomor 5 Tahun 1999, dalam bab III terdapat 10 (sepuluh) jenis perjanjian yang dilarang, yaitu:

##### **a. Oligopoli<sup>45</sup>**

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa, sebagaimana dimaksud 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.

---

<sup>44</sup> Munir Fuady, *Hukum anti Monopoli, Menyongsong Era Persaingan Sehat*, (Bandung: P.T. Aditya Bakti, 1999), hlm. 10.

<sup>45</sup> Lihat Pasal 4 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

b. Penetapan Harga<sup>46</sup>

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas mutu suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:

- 1) suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau
- 2) suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

c. Pembagian Wilayah<sup>47</sup>

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 praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

d. Pemboikotan<sup>48</sup>

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang dapat menghalangi pelaku usaha lain untuk melakukan usaha yang sama, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun pasar luar negeri. Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya, untuk menolak menjual setiap barang dan atau jasa dari pelaku usaha lain sehingga perbuatan tersebut:

- 1) merugikan atau dapat diduga akan merugikan pelaku usaha lain;
- atau

---

<sup>46</sup> Pasal 5, 6, 7 dan 8.

<sup>47</sup> Pasal 9.

<sup>48</sup> Pasal 10.



2) membatasi pelaku usaha lain dalam menjual atau membeli setiap barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan.

e. Kartel<sup>49</sup>

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

f. Trust<sup>50</sup>

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.

g. Oligopsoni<sup>51</sup>

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.

---

<sup>49</sup> Pasal 11.

<sup>50</sup> Pasal 12.

<sup>51</sup> Pasal 13.

h. Integrasi Vertikal<sup>52</sup>

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan 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.

i. Perjanjian Tertutup<sup>53</sup>

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.

j. Perjanjian Dengan Pihak Luar Negeri<sup>54</sup>

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

## 2. Tindakan Yang Dilarang

Kegiatan-kegiatan tertentu yang berdampak tidak baik untuk persaingan pasar, yang meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

a. Monopoli;<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Pasal 14.

<sup>53</sup> Pasal 15.

<sup>54</sup> Pasal 16.

Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Sedangkan praktek monopoli dimaksudkan untuk pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

b. Monopsoni;<sup>56</sup>

Pelaku usaha dilarang menguasai penerimaan pasokan atau menjadi pembeli tunggal atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan yang tidak sehat.

c. Penguasaan pasar;<sup>57</sup>

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. Tindakan yang dikategorikan seperti *predatory pricing* dan sebagainya.

d. Persekongkolan.<sup>58</sup>

Larangan ini berkaitan dengan tender. Bahwa pelaku usaha dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan

---

<sup>55</sup> Pasal 17.

<sup>56</sup> Pasal 18.

<sup>57</sup> Pasal 19, 20 dan 21.

<sup>58</sup> Pasal 22, 23 dan 24.

pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

### 3. Penyalahgunaan Posisi Dominan

Dari berbagai tinjauan di atas, diantara yang dapat menyebabkan praktek persaingan usaha tidak sehat adalah dominasi pelaku usaha tertentu. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam pasal 1 huruf e memberikan definisi yang dimaksud dengan posisi dominan. Bahwa posisi dominan adalah keadaan di mana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar yang dikuasai<sup>59</sup>, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi di antara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu.

Dalam Pasal 25 ayat (2) undang-undang tersebut memberikan kriteria terhadap pelaku usaha yang memiliki posisi dominan dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% atau lebih pangsa pasar satu jenis barang/jasa tertentu; atau

---

<sup>59</sup> Dalam hal pangsa pasar, A. M. Tri Anggraini menilai bahwa pengaturan pangsa pasar yang terdapat dalam pasal 17 dan 25 merupakan hal yang tidak biasa sehingga memiliki kelemahan. Batas tersebut biasanya hanya merupakan asumsi saja, misalnya sebesar sepertiga atau kira-kira 30% seperti yang ada di Jerman, diasumsikan 50% di Uni Eropa atau mendekati 66% di Amerika Serikat. Oleh karena itu dibutuhkan parameter-parameter lain untuk menentukan posisi pasar dominan yaitu dengan pendekatan *rule of reason*. A. M. Tri Anggraini, *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. (Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hlm. 402.

- b) Dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok usaha menguasai 75% atau lebih pangsa pasar satu jenis barang/jasa tertentu.

Penyalahgunaan Posisi Dominan langsung maupun tidak langsung merupakan praktek kepemilikan usaha yang dilarang. Hal ini dikarenakan akan menimbulkan potensi bagi pelaku usaha dalam menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan atau menghalangi konsumen memperoleh barang/jasa yang bersaing dalam harga dan kualitas; Membatasi pasar dan perkembangan teknologi; dan Menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan sebagaimana disebutkan dalam Pasal 25 ayat (1). Dari dampak praktek persaingan usaha tidak sehat yang penulis uraikan dari beberapa pakar ekonomi dan peraturan perundang-undangan tersebut, maka kiranya cukup memberikan kata sepakat bahwa praktek ini hanya menguntungkan satu pihak yaitu pelaku tunggal, dan merugikan pihak lain.

Posisi dominan di pasar sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat meliputi:<sup>60</sup> Pencegahan konsumen untuk memperoleh barang dan/atau jasa yang bersaing; Pembatasan pasar dan perkembangan teknologi; Menghambat pesaing untuk bisa masuk pasar; Jabatan rangkap; Pemilikan saham; serta Merger, Akuisisi, dan Konsolidasi. Meskipun memiliki perbedaan, namun pada intinya, larangan terhadap tindakan monopoli atau persaingan usaha tidak

---

<sup>60</sup> Lihat pasal 25, 26, 27, 28 dan 29.

sehat di Indonesia pada garis besarnya dilakukan dengan memakai teori dan doktrin hukum yang berlaku hampir di setiap negara.

## **BAB III**

### **TINJAUAN UMUM TENTANG KEPELABUHAN**

#### **A. Definisi Pelabuhan**

Dalam ketentuan umumnya, Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan diberi pengertian sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan usaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Berdasarkan klasifikasinya, Pelabuhan dikelompokkan kedalam tiga kelompok yaitu pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan. Masing-masing pelabuhan tersebut memiliki fungsi dan peruntukan yang ditentukan.

Pasal 1 angka 4 memberi definisi bahwa:

“Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi”.

Pasal 1 angka 5 memberi pengertian pelabuhan pengumpul yaitu:

“Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi”.

Pasal 1 angka 6 pengertian pelabuhan pengumpan yaitu:

“Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi”.

Pelabuhan adalah suatu kawasan yang mempunyai infrastruktur (sarana dan prasarana) dalam menunjang kegiatan operasional. Infrastruktur tersebut merupakan fasilitas yang harus ada pada suatu pelabuhan untuk mendukung operasional atau usaha pelabuhan. Infrastruktur atau fasilitas pelabuhan terdiri atas fasilitas pokok (sarana) dan fasilitas penunjang (prasarana). Pembagian ini berdasarkan atas kepentingan terhadap kegiatan pelabuhan itu sendiri.<sup>1</sup>

Masalah kepelabuhan adalah hal-hal yang menyangkut hubungan antara kapal, muatan dan jasa pelabuhan. Kapal memerlukan tempat bersandar di dermaga dan memerlukan berbagai pelayanan selama di pelabuhan. Muatan memerlukan jasa terminal di pelabuhan dalam proses peralihan dari kapal ke angkutan darat. Pelabuhan menyediakan jasa-jasa bagi kapal dan muatan agar tidak terjadi hambatan dalam pelayaran kapal dan arus barang serta arus penumpang. Dalam memberikan jasa-jasa pelabuhan, maka pelabuhan memiliki prasarana, yaitu: dermaga, terminal, gudang, lapangan penimbunan, navigasi dan telekomunikasi, peralatan bongkar muat, dan perkantoran.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> M. Yamin Jinca, *Transportasi Laut Indonesia; Analisis Sistem dan Studi Kasus*, Cetakan Pertama (Surabaya: Brilian Internasional, 2011), hlm. 36.

<sup>2</sup> M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Cetakan Kedua (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004), hlm. 226.



## B. Peran Pelabuhan dan Aktivitas Pelayaran bagi Perekonomian Negara

Pelabuhan merupakan suatu unit transportasi dan unit ekonomi yang berperan untuk mendorong pertumbuhan dan perkembangan perdagangan atau perekonomian. Kegiatan di dalamnya terdiri atas kegiatan penyimpanan, distribusi, pemrosesan, pemasaran dan lain-lain.<sup>3</sup> Pengertian pelabuhan yang sekaligus juga mencerminkan fungsi pelabuhan sebagai *interface, link* (mata rantai) transportasi dan pelabuhan sebagai *gateway*, dan pelabuhan sebagai *industry entity*. Peranan pelabuhan meliputi sebagai berikut:<sup>4</sup>

1. Untuk melayani kebutuhan perdagangan internasional dari daerah (*hinterland*) di mana pelabuhan tersebut berada;
2. Membantu berputarnya roda perdagangan dan pengembangan industri regional;
3. Menampung pangsa pasar yang makin meningkat dari lalu lintas (*traffic*) internasional, baik transshipment maupun barang (*inland routing*);
4. Menyediakan fasilitas transit untuk daerah belakang (*hinterland*) atau daerah/negara tetangga.

Pada dasarnya fungsi utama dari pelabuhan laut adalah fungsi perpindahan muatan dan fungsi industri. Namun hal tersebut memang tidak terlepas dari tinjauan aspek ekonomi bahwa pelabuhan laut merupakan perusahaan dalam sistem ekonomi. Fungsi tersebut melibatkan beberapa pihak sebagai *stakeholder*.<sup>5</sup> Namun menurut kepentingannya, fungsi pelabuhan menurut pandangan pihak-

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> Pihak-pihak yang terlibat tersebut antara lain; pengusaha pelabuhan selaku operator, pemilik kapal, pengirim barang selaku pemakai jasa pelabuhan dan pemerintah.

pihak tersebut berbeda-beda. Fungsi pelabuhan bagi pemilik kapal adalah pelayanan kapal selama di pelabuhan se-efisien mungkin, sehingga waktu kegiatan kapal dapat dipercepat. Bagi pengirim barang, fungsi pelabuhan dikehendaki agar barang keluar dan masuk pelabuhan dengan lancar sehingga dapat menekan biaya serendah mungkin, sedangkan bagi pemerintah, fungsi pelabuhan adalah kelancaran arus barang untuk mendapatkan manfaat sosial semaksimal mungkin.<sup>6</sup>

Oleh karena itu, suatu pelabuhan yang dikelola dengan efisien yang dilengkapi dengan fasilitas yang memadai (*sufficient*) akan membawa keuntungan dan dampak positif bagi perdagangan dan perindustrian dari *hinterland* di mana pelabuhan tersebut berada. Sebaliknya, perdagangan yang lancar dan perindustrian yang tumbuh dan berkembang, membutuhkan jasa pelabuhan yang makin meningkat yang juga akan mengakibatkan perkembangan pelabuhan. J.A Raven menjelaskan peranan pelabuhan bagi negara-negara yang sedang berkembang yaitu, "*Because ports play such a catalytic role in economic expansion find that many developing centres, where ports are able to function freely and efficiency have made particularly rapid progress. Typical examples are Singapore, Hongkong, Taiwan and South Korea*".<sup>7</sup>

### **C. Sejarah dan Kondisi Pelabuhan di Indonesia Dewasa Ini**

#### **1. Sejarah PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) I, II, III dan IV**

---

<sup>6</sup> M. Yamin Jinca, *op. cit.*, hlm. 107-108.

<sup>7</sup> J.A Raven sebagaimana dikutip oleh M. Nur Nasution, *loc. cit.*

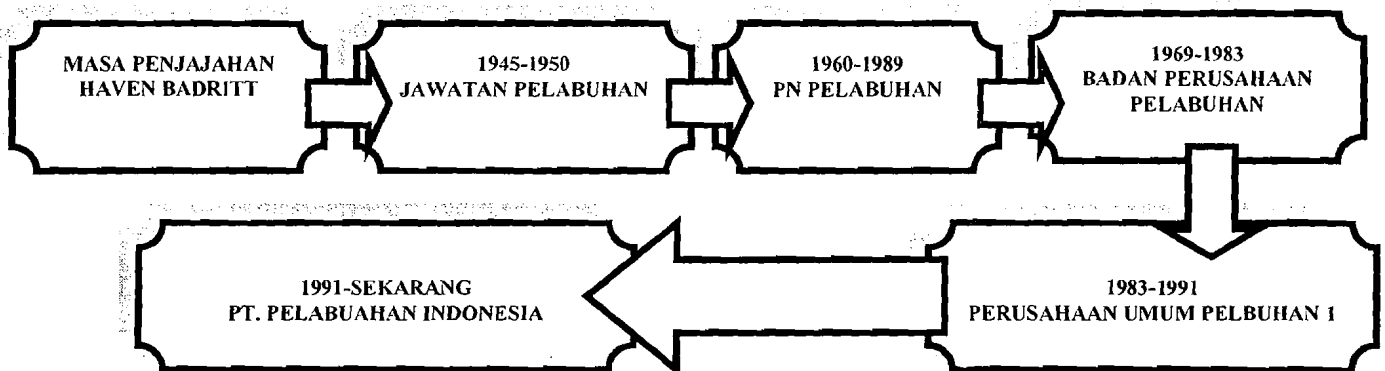
Indonesia merupakan negara kepulauan yang dua per tiga wilayahnya adalah perairan dan terletak pada lokasi yang strategis karena berada di persilangan rute perdagangan dunia. Peran pelabuhan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan di wilayah ini sangat besar. Oleh karenanya pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah dalam menjalankan roda perekonomian negara. Sejak tahun 1960 pengelolaan pelabuhan di Indonesia dilaksanakan oleh pemerintah melalui Perusahaan Negara (PN) I sampai dengan VIII. Kemudian dalam perkembangannya, pada tahun 1964 aspek operasional Pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut Port Authority, sedangkan aspek komersial tetap di bawah pengelolaan PN Pelabuhan I sampai dengan VIII.<sup>8</sup>

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 1969, pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Pada tahun 1983, BPP diubah lagi menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yang hanya mengelola pelabuhan umum yang diusahakan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. PERUM Pelabuhan dibagi menjadi 4 wilayah operasi yang dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 1983. Status PERUM ini kemudian diubah lagi menjadi PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I sampai IV pada tahun 1991 sampai saat ini.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Lihat dalam [http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan\\_Indonesia\\_II#Sejarah](http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Indonesia_II#Sejarah), diakses pada 20 Nopember 2012

<sup>9</sup> Ibid. Lihat juga dalam <http://www.inaport1.co.id/>, <http://www.indonesiaport.co.id/>, <http://www.pp3.co.id> dan <http://www.pelabuhan4.co.id/>



Gambar 3.1. Sejarah Pelabuhan Indonesia

(Sumber: Mahfud F)

Hingga saat ini, di Nusantara setidaknya terdapat 336 pelabuhan besar dan kecil yang terdiri dari 51 pelabuhan laut; 38 pelabuhan pantai yang terbuka untuk ekspor-impor; 164 pelabuhan pantai umum; 67 pelabuhan pantai khusus; 16 pelabuhan khusus. Dari pelabuhan-pelabuhan tersebut hanya 87 pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III dan IV, yang dibedakan atas kelas pelabuhan, yaitu kelas I sebanyak 4 pelabuhan, kelas II sebanyak 15 pelabuhan, kelas III sebanyak 21 pelabuhan, kelas IV sebanyak 31 pelabuhan dan kelas V sebanyak 16 pelabuhan.<sup>10</sup>

## 2. Kegiatan Usaha di Pelabuhan

<sup>10</sup> PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I memiliki 10 pelabuhan, Pelindo II 19 pelabuhan, Pelindo III 28 pelabuhan, dan Pelindo IV 21 pelabuhan. Diantara sekian banyak pelabuhan tersebut hanya beberapa yang memiliki fasilitas modern dan lengkap yaitu pelabuhan Belawan dikelola Pelindo I, Tanjung Priok oleh Pelindo II, Tanjung Perak Pelindo III dan Pelindo IV Pelabuhan Makassar. Lihat dalam M. Nur Nasution, *Op., Cit.*, hlm. 227.

Untuk mencapai maksud dan tujuan, PT Pelabuhan Indonesia dapat melaksanakan kegiatan usaha utama sesuai Anggaran Dasar Perusahaan sebagai berikut:<sup>11</sup>

- a. Penyedia dan/atau pelayanan kolam-kolam pelabuhan dan perairan untuk lalu lintas dan tempat berlabuhnya kapal;
- b. Penyedia dan/atau pelayanan jasa-jasa yang berhubungan dengan pemanduan (*pilotage*) dan penundaan kapal;
- c. Penyedia dan/atau pelayanan dermaga dan fasilitas lain untuk bertambat, bongkar muat peti kemas, curah cair, curah kering (*general cargo*), dan kendaraan;
- d. Penyedia dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, multi purpose, penumpang, pelayaran rakyat dan Ro-Ro;
- e. Penyedia dan/atau pelayanan gudang-gudang dan lapangan penumpukan dan tangki/tempat penimbunan barang-barang, angkutan bandar, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;
- f. Penyedia dan/atau pelayanan tanah untuk berbagai bangunan dan lapangan, industri dan gedung-gedung/bangunan yang berhubungan dengan kepentingan kelancaran angkutan multi moda;
- g. Penyedia dan/atau pelayanan listrik, air minum, dan instalasi limbah serta pembuangan sampah;
- h. Penyedia dan/atau pelayanan jasa pengisian bahan bakar minyak untuk kapal dan kendaraan di lingkungan pelabuhan;

---

<sup>11</sup> Dirangkum dari buku company profile PT. Pelabuhan Indonesia, I, II, III dan IV atau dapat dilihat di situs-situs resminya yaitu, <http://www.inaport1.co.id/>, <http://www.indonesiaport.co.id/>, <http://www.pp3.co.id> dan <http://www.pelabuhan4.co.id/>.

- i. Penyedia dan/atau pelayanan kegiatan konsolidasi dan distribusi barang termasuk hewan;
- j. Penyedia dan/atau pelayanan jasa konsultasi, pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan kepelabuhanan;
- k. Pengusahaan dan pelayanan depo peti kemas dan perbaikan, cleaning, fumigasi, serta pelayanan logistik;

Selain kegiatan utama di atas, PT Pelabuhan Indonesia dapat melakukan kegiatan usaha lain yang dapat menunjang tercapainya tujuan Perusahaan dan dalam rangka optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perusahaan meliputi :

- a. Jasa angkutan;
- b. Jasa persewaan dan perbaikan fasilitas dan peralatan;
- c. Jasa perawatan kapal dan peralatan di bidang kepelabuhanan;
- d. Jasa pelayanan alih muat dari kapal (*Ship to Ship Transfer*) termasuk jasa ikutan lainnya; -
- e. Properti di luar kegiatan utama kepelabuhanan;
- f. Fasilitas pariwisata dan perhotelan;
- g. Jasa konsultan dan surveyor kepelabuhanan;
- h. Jasa komunikasi dan informasi;
- i. Jasa konstruksi kepelabuhanan;
- j. Jasa forwarding/ekpedisi;
- k. Jasa kesehatan;
- l. Perbekalan dan catering;

- m. Tempat tunggu kendaraan bermotor dan shuttle bus;
- n. Jasa penyelaman (salvage);
- o. Jasa tally;
- p. Jasa pas pelabuhan;
- q. Jasa timbangan.

Selain jenis-jenis usaha tersebut, PT. Pelabuhan Indonesia juga memiliki anak perusahaan untuk memperluas jaringan usahanya. Beberapa anak perusahaan dari PT. Pelabuhan Indonesia II seperti Jakarta International Container Terminal (JICT), PT. Pelabuhan Indonesia III memiliki anak perusahaan Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) dan lain-lain. Beberapa praktik usaha di atas selain dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia juga dilakukan oleh perusahaan lain yang bergerak di masing-masing jasa tersebut.

### **3. Organ-Organ di Pelabuhan**

#### **a. Pemerintah**

Dalam kategori dikomersialisasikan dan tidaknya, pelabuhan dibedakan kedalam dua jenis pelabuhan yaitu pelabuhan yang diusahakan secara komersil dan yang belum diusahakan secara komersil. Di dalamnya terdapat lembaga pengelola yang berbeda. Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan, bahwa Penyelenggara pelabuhan terdiri Otoritas Pelabuhan (OP) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial, dan Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Otoritas Pelabuhan merupakan lembaga pemerintah di Pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. Sedangkan Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan Lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.<sup>12</sup>

Sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 bahwa Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial. OP memiliki fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian dan pengawasan dalam penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan.<sup>13</sup> OP merupakan Wakil Pemerintah dalam memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada BUP untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian.<sup>14</sup>

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008<sup>15</sup>, memberikan ketentuan mengenai tugas dan wewenang OP. Adapun ketentuan mengenai tugas OP sebagai berikut:

- 1) Menyediakan lahan daratan dan perairan pelabuhan;

---

<sup>12</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Pasal 38 (2).

<sup>13</sup> Pasal 38 (1).

<sup>14</sup> Pasal 81 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>15</sup> Pasal 83.



- 2) Menyediakan dan memelihara penahan gelombang (Break Water), kolam pelabuhan, alur pelayaran dan jaringan jalan;
- 3) Menyediakan dan memelihara SBNP;
- 4) Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- 5) Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- 6) Menyusun RIP, DLKr dan DLKp pelabuhan;
- 7) Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, dan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh OP sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- 8) Menjamin kelancaran arus barang.

Sedangkan mengenai wewenang OP sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008<sup>16</sup> adalah sebagai berikut:

- 1) Mengatur dan mengawasi penggunaan lahan daratan dan perairan pelabuhan;
- 2) Mengawasi penggunaan DLKr dan DLKp pelabuhan;
- 3) Mengatur lalu lintas kapal keluar masuk pelabuhan melalui pemanduan kapal;
- 4) Menetapkan standar kinerja operasional pelayanan jasa kepelabuhanan.

Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 mewajibkan Otoritas Pelabuhan untuk:<sup>17</sup>

- 1) Menyusun SISPRO pelayanan jasa kepelabuhanan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri.

---

<sup>16</sup> Pasal 84.

<sup>17</sup> Pasal 62

- 2) Memelihara kelancaran dan ketertiban pelayanan kapal dan barang serta kegiatan pihak lain sesuai SISPRO pelayanan jasa kepelabuhanan yang telah ditetapkan.
- 3) Melakukan pengawasan terhadap kegiatan bongkar muat barang.
- 4) Menerapkan teknologi sistem informasi dan komunikasi terpadu untuk kelancaran arus barang.
- 5) Melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait untuk kelancaran arus barang.

Secara administratif, Otoritas Pelabuhan memiliki pembagian pengaturan yang terbagi atas empat wilayah sebagai berikut:

Tabel 3.1. Pembagian Wilayah Kerja Otoritas Pelabuhan

Otoritas Pelabuhan Wilayah I Kantor Pusat Belawan	Otoritas Pelabuhan Wilayah II Kantor Pusat Tanjung Priok
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provinsi Nangroe Aceh Darussalam</li> <li>2. Provinsi Sumatera Utara</li> <li>3. Provinsi Riau</li> <li>4. Provinsi Kepulauan Riau</li> <li>5. Provinsi Sumatra Barat</li> <li>6. Provinsi Jambi</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provinsi DKI Jakarta</li> <li>2. Provinsi Lampung</li> <li>3. Provinsi Sumatera Selatan</li> <li>4. Provinsi Bengkulu</li> <li>5. Provinsi Bangka Belitung</li> <li>6. Provinsi Banten</li> <li>7. Provinsi Jawa Barat</li> <li>8. Provinsi Kalimantan Barat</li> </ol>
Otoritas Pelabuhan Wilayah III Kantor Pusat Tanjung Perak	Otoritas Pelabuhan Wilayah IV Kantor Pusat Makassar
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provinsi Jawa Tengah</li> <li>2. Provinsi Jawa Timur</li> <li>3. Provinsi Bali</li> <li>4. Provinsi Nusa Tenggara Barat</li> <li>5. Provinsi Nusa Tenggara Timur</li> <li>6. Provinsi Kalimantan Selatan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Provinsi Kalimantan Timur</li> <li>2. Provinsi Sulawesi Selatan</li> <li>3. Provinsi Sulawesi Utara</li> <li>4. Provinsi Sulawesi Tengah</li> <li>5. Provinsi Sulawesi Barat</li> <li>6. Provinsi Sulawesi Tenggara</li> </ol>

Otoritas Pelabuhan Wilayah I Kantor Pusat Belawan	Otoritas Pelabuhan Wilayah II Kantor Pusat Tanjung Priok
7. Provinsi Kalimantan Tengah	7. Provinsi Gorontalo 8. Provinsi Maluku Utara 9. Provinsi Maluku 10. Provinsi Papua 11. Provinsi Papua Barat

(sumber: Otoritas Pelabuhan III)

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 memberikan hak OP dan UPP untuk mengelola atas tanah (pelabuhan) dan pemanfaatan perairan sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundang-undangan.<sup>18</sup> Namun, hingga saat ini beberapa ketentuan yang diatur dalam aspek pengelolaan lahan pelabuhan belum dapat dilaksanakan. Padahal dalam peraturan peralihan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa sekurang-kurangnya 3 tahun sejak diberlakukan, semua aspek yang diatur harus disesuaikan dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

#### **b. Badan Usaha Pelabuhan (BUP)**

Salah satu stakeholder di pelabuhan, yaitu operator. Operator menempati posisi penting sebagai pelaku usaha di bidang pelabuhan. Dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 memberikan ketentuan pelaku usaha pelabuhan sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Badan Usaha Pelabuhan adalah Badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. BUP

<sup>18</sup> Pasal 85.

wajib memiliki izin usaha dari Menteri Perhubungan. Namun disamping memiliki izin usaha dari Menteri Perhubungan, BUP juga memiliki kewajiban sebagai berikut:<sup>19</sup>

- 1) Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;
- 2) Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- 3) Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;
- 4) Ikut menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;
- 5) Memelihara kelestarian lingkungan;
- 6) Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian;
- 7) Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan baik secara nasional maupun internasional.

Sedangkan kegiatan-kegiatan yang dapat dilakukan Oleh Badan Usaha Pelabuhan adalah bentuk penyediaan dan/atau layanan sebagai berikut:<sup>20</sup>

- 1) Jasa dermaga untuk bertambat;
- 2) Pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;
- 3) Fasilitas naik turun penumpang dan / atau kendaraan;
- 4) Jasa dermaga untuk pelaksanaan bongkar muat barang dan petikemas;
- 5) Jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat serta peralatan pelabuhan;

---

<sup>19</sup> Lihat dalam pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008.

<sup>20</sup> Lihat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 90, lihat juga Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Pasal 69.

- 6) Jasa terminal petikemas, curah cair, curah kering dan ro-ro;
- 7) Jasa bongkar muat barang;
- 8) Pusat distribusi dan konsolidasi barang;
- 9) Jasa penundaan kapal.

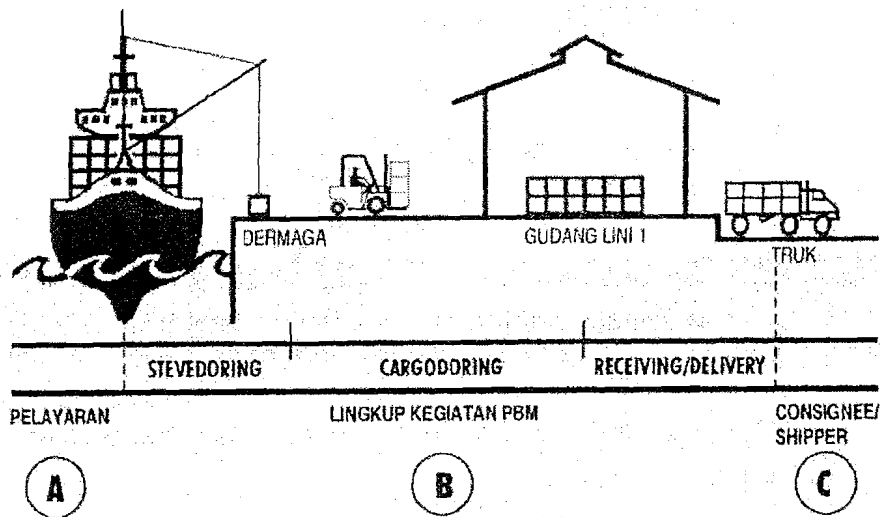
Badan Usaha Pelabuhan yang melaksanakan kegiatan di atas adalah Badan Usaha Pelabuhan yang telah mendapatkan penetapan dan konsesi dari Otoritas Pelabuhan sebagai Wakil Pemerintah, melalui mekanisme pelelangan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

### **c. Pengguna Jasa Pelabuhan**

Pengguna jasa pelabuhan menempati posisi penting sebagai salah satu *stakeholder* yang ada di pelabuhan. Salah satu usaha jasa yang menggunakan jasa pelabuhan adalah bongkar muat.<sup>21</sup> Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 Tentang penyelenggaraan dan pengusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal adalah kegiatan yang meliputi *Stevedoring*, *Cargodoring* dan *Receiving/Delivery* di pelabuhan. Bentuk dari usaha tersebut dapat diilustrasikan kedalam gambar di bawah ini.

---

<sup>21</sup> Selain bongkar muat, terdapat beberapa pengguna jasa yang lain seperti farwarder, tally, perusahaan pelayaran dan lain-lain.



Gambar 3.2 Lingkup Kegiatan Bongkar Muat  
(sumber: Cahya Purnama)

Perusahaan Bongkar Muat (PBM) adalah Badan Hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Harus memiliki SIUPBM dari Dishub/Pemprov. Selain itu PBM juga harus mendapat rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan. Dalam hal terjadi ketidakseimbangan antara volume/arus barang dan jumlah PBM, pejabat pemberi izin tidak menerbitkan izin baru atau menghentikan sementara penerbitan izin usaha bongkar muat.

Dalam prakteknya, penyediaan jasa bongkar muat saat ini dilakukan oleh beberapa perusahaan lain selain perusahaan yang didirikan khusus sebagai perusahaan bongkar muat.<sup>22</sup> Penyedia jasa bongkar muat adalah perusahaan yang melakukan kegiatan bongkar muat dengan menggunakan Tenaga Kerja Bongkar

<sup>22</sup> Seperti yang diulas sebelumnya, bahwa PT. Pelabuhan Indonesia sebenarnya adalah perusahaan yang konsentrasi kepada penyediaan jasa kepelabuhan sebagai operator. Namun dalam prakteknya PT Pelindo juga sebagai pelaku usaha bongkar muat.

Muat (TKBM) dan peralatan bongkar muat. Pengguna jasa bongkar muat merupakan pemilik barang dan/atau pengangkut yang memerlukan jasa pelayanan bongkar muat terhadap barangnya dan/atau barang yang diangkutnya. Di Indonesia, Asosiasi yang menaungi perusahaan bongkar muat adalah APBMI<sup>23</sup>. Selain usaha jasa bongkar muat, beberapa jasa lain yang juga ada di pelabuhan dan dinaungi wadahnya adalah INSA<sup>24</sup>, APTMI<sup>25</sup> dan ALFI<sup>26</sup>.

#### 4. Pengaturan Kepelabuhan Sebagai Bentuk Jasa Logistik

##### a. GATS WTO

GATS (*general agreement trade in services*) adalah salah satu perjanjian di bawah WTO (*World trade organization*) yang mengatur perjanjian umum untuk semua sektor jasa-jasa. Tujuannya adalah memperdalam dan memperluas tingkat liberalisasi sektor jasa di negara-negara anggota, sehingga diharapkan perdagangan jasa di dunia bisa meningkat.<sup>27</sup> GATS mulai berlaku sejak 1 Januari 1995. Saat itu, setiap negara anggota diwajibkan untuk membuka sektor-sektor jasa untuk diliberalisasi dengan menyusun jadwal, bagaimana, apa, seberapa dalam dan seberapa luas sektor tersebut dibuka untuk pemasok jasa asing di negaranya.<sup>28</sup> Jasa logistik merupakan agenda ekonomi negara-negara yang tentunya juga tidak luput dari pengaturan GATS.

---

<sup>23</sup> APBMI adalah Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia.

<sup>24</sup> Indonesia National Ship Owner's Association yang merupakan asosiasi pemilik kapal di Indonesia.

<sup>25</sup> Asosiasi Perusahaan Tally Mandiri.

<sup>26</sup> Asosiasi Logistik dan Farwarder Indonesia atau sebelumnya dikenal dengan Gabungan Farwarder dan Ekspedisi Indonesia (GAFEKSI).

<sup>27</sup> [http://www.igj.or.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=65&Itemid=56](http://www.igj.or.id/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=56). Diakses pada 17 Desember 2012.

<sup>28</sup> Ibid.

Terdapat perjanjian lain yang sering tertukar penggunaannya, yaitu *General Agreement on Tariffs and Trade* (GATT) dengan *General Agreement on Trade in Services* (GATS). Oleh karena itu, untuk lebih jelasnya perlu diketahui mengenai GATT dan GATS.

“The GATS is a multilateral agreement under the WTO that was negotiated in the Uruguay Round and came into effect in 1995. It was essentially inspired by the same objectives as the General Agreement on Tariffs and Trade (GATT). The General Agreement on Trade in Services (GATS) is a multilateral, legally enforceable agreement covering international trade in services. Education services, including higher education, are one of the 12 broad sectors included in the agreement.”<sup>29</sup>

Pengertian perdagangan jasa menurut GATS memiliki berbagai bentuk pengertian yaitu merupakan pemberian suatu jasa dari teritori (wilayah) suatu negara anggota ke dalam wilayah negara anggota lain, pemberian suatu jasa di dalam wilayah suatu negara anggota kepada konsumen jasa dari negara anggota lain, pemberian jasa oleh suatu penyedia jasa dari suatu negara anggota melalui kehadiran komersial di dalam wilayah negara anggota yang lain, dan pemberian jasa oleh pemberi jasa dari suatu negara anggota melalui kehadiran orang-orang dari negara anggota tersebut di dalam wilayah negara anggota lainnya. Namun demikian, dalam GATS dikenal adanya pengecualian (*exemption*).<sup>30</sup>

Dalam GATS suatu negara anggota WTO dari semula sudah dapat mencantumkan pengecualian-kecualian dari berlakunya Most Favored Nation (MFN) di dalam Annex on Article II Exemption selama memenuhi syarat-syarat tertentu. Dalam GATS, prinsip National Treatment sebagaimana juga *market*

---

<sup>29</sup> [http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/26-gats\\_01\\_e.htm](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats_01_e.htm) diakses pada 17 Desember 2012.

<sup>30</sup> *Ibid.*



*access*, merupakan hak yang harus dinegosiasikan. Dalam GATS, *National Treatment* baru berlaku apabila *market access* diberikan.<sup>31</sup>

Dari Pasal XVI GATS dapat disimpulkan bahwa apabila akses pasar suatu sektor jasa diberikan maka tidak boleh ada kebijakan yang berupa:<sup>32</sup>

- 1) Pembatasan jumlah penyedia jasa;
- 2) Pembatasan nilai total transaksi atau aset jasa;
- 3) Pembatasan jumlah orang-orang yang dipekerjakan dalam sektor tersebut;
- 4) Kebijakan yang membatasi atau mengharuskan bentuk-bentuk khusus bagi bentuk-bentuk badan usaha pemberi jasa;
- 5) Pembatasan partisipasi modal asing.

#### **b. ASEAN Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector**

Protokol ini dimaksudkan untuk merinci langkah-langkah spesifik yang memiliki relevansi langsung ke sektor jasa logistik dalam bentuk *roadmap* oleh negara-negara anggota. Keberlakuan protokol ini harus diprioritaskan sehingga memungkinkan integrasi sektor jasa logistik yang progresif, cepat dan sistematis. Negara anggota harus mengambil langkah-langkah yang tepat untuk memenuhi kewajiban yang disetujui yang timbul dari protokol ini. Protokol ini berlaku 180 (seratus delapan puluh) hari setelah tanggal penandatanganan.<sup>33</sup>

Namun, meskipun tanggal berlakunya ditentukan, negara anggota diharuskan untuk melaksanakan kewajiban yang timbul sebelum tanggal mulai

---

<sup>31</sup> *Ibid.*

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> Dalam <http://cil.nus.edu.sg/2007/2007-asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector/> diakses 17 Desember 2012.

berlakunya Protokol ini sesuai dengan jadwal yang ditunjukkan dalam Persetujuan Kerangka Kerja untuk Integrasi Sektor-sektor Prioritas dan Roadmap untuk Integrasi Sektor Jasa Logistik yang melekat pada Protokol ini. Integrasi jasa logistik diproyeksikan berlangsung mulai tahun 2013.<sup>34</sup> Indonesia sendiri sudah menyusun roadmap-nya melalui Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS).

### **c. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008**

Transportasi antar pulau (pelayaran dalam negeri) memegang peranan yang sangat strategis dan menjadi tulang punggung transportasi nasional karena sangat menentukan kelancaran arus barang dan biaya logistik. Oleh sebab itu, pelabuhan laut sebagai salah satu komponen sistem transportasi laut perlu ditata sesuai dengan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, khususnya yang terkait dengan penataan Pelabuhan Utama, Pelabuhan Pengumpul, dan Pelabuhan Pengumpan. Pada setiap Propinsi diharapkan memiliki minimal satu pelabuhan pengumpul, sedangkan pelabuhan pengumpan berada pada Kabupaten/Kota untuk menunjang kelancaran arus lalu lintas komoditas unggulan ekspor, komoditas pokok, dan serta barang strategis.<sup>35</sup>

Dari sekian perkembangan yang terjadi, beberapa hal yang menurut beberapa kalangan merupakan capaian penting dari munculnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 ini adalah bentuk upaya mewujudkan efisiensi serta

---

<sup>34</sup> Lihat dalam [www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujuaec2015.ppt](http://www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujuaec2015.ppt) diakses pada 17 Desember 2012.

<sup>35</sup> [http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab\\_iii\\_kondisi.pdf](http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab_iii_kondisi.pdf), diakses pada 17 Desember 2012.

meningkatkan daya saing pelabuhan nasional yaitu, memisahkan peran regulator dan operator pelabuhan yang selama ini dilaksanakan sekaligus oleh manajemen Pelindo. Selain itu, pemisahan peran itu juga diharapkan untuk menghilangkan praktek monopoli usaha disektor pelabuhan, sebab jika Pelindo masih memiliki peran ganda (sebagai operator dan regulator) dinilai memunculkan 'kepentingan' yang berujung pada terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Untuk itu perlu kiranya untuk mengambil kebijakan penegakan hukum persaingan usaha sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai upaya mengoptimalkan peran pelabuhan dalam pembangunan nasional.

## BAB IV

### HAMBATAN DAN UPAYA MENCIPTAKAN EFISIENSI PELABUHAN DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA

#### A. Hambatan-Hambatan dalam Menciptakan Efisiensi (*Efficiency*) di Pelabuhan Indonesia

Dari berbagai uraian dan kajian yang dilakukan, penulis menilai ada beberapa hal yang menjadi hambatan dalam menciptakan iklim persaingan usaha sehat yang menyebabkan inefisiensi di pelabuhan Indonesia. Hambatan tersebut penulis bagi menjadi dua sifat. Pertama, hambatan yang bersifat yuridis sehingga beberapa hambatan tersebut memiliki kaitan dengan kebijakan yang dikeluarkan pemerintah seperti sulitnya pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang dimaksudkan untuk terciptanya iklim persaingan usaha sehat dan munculnya beberapa peraturan lain yang kontraproduktif dengan maksud yang ingin dicapai. Selain itu, terdapat hambatan yang bersifat non yuridis seperti ketidakmampuan swasta dalam memenuhi permodalan untuk dapat bersaing dengan penguasa sebelumnya (*status quo*).

##### 1. Kebijakan Pemerintah (*Public Policy*)

Di tingkat regional ASEAN, jasa logistik merupakan salah satu aspek yang diusung untuk diliberalisasi melalui *Asean Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector*.<sup>1</sup> Monopoli yang berujung pada inefisiensi perlu menjadi

---

<sup>1</sup> Perjanjian tersebut mewajibkan negara-negara anggota ASEAN untuk mengambil langkah segera membuat roadmap untuk menghadapi kesepakatan mengintegrasikan sektor jasa logistik.

*concern* pemerintah untuk dihilangkan dalam menyusun agenda perekonomiannya. Hal ini dapat diartikan tidak terkecuali pada bidang jasa kepelabuhan sebagai penopang distribusi logistik baik yang bersifat domestik maupun internasional.<sup>2</sup> Selain karena merugikan dalam perspektif ekonomi pada umumnya, tindakan ini perlu dilakukan sebagai bentuk komitmen pemerintah terhadap perjanjian internasional. Namun, satu hari menjelang pemberlakuan seluruh ketentuan yang ada, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran justru menemui hambatan. Hambatan tersebut menyusul dilayangkannya Surat Menteri Perhubungan tertanggal 6 Mei 2011 yang pada intinya masih memberikan hak kepada PT. Pelindo untuk melakukan pengelolaan hingga waktu yang tidak ditentukan dengan alasan memberikan kepastian hukum dan kepastian dalam berusaha.

Ada dua permasalahan mendasar yang menurut penulis muncul terkait diterbitkannya surat tersebut:<sup>3</sup>

- a. Ketidak pastian hukum. Hal yang pada awalnya dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum dan kepastian berusaha bagi Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang sudah ada, justru memberikan ketidakpastian hukum dalam aspek lainnya yaitu terkait wewenang Otoritas Pelabuhan

---

Hal ini sebagaimana dijelaskan dalam article 4 yang berbunyi, "*Member States shall undertake the appropriate measures to fulfill the agreed obligations arising from this Protocol*". Lihat dalam <http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/item/asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector>, diakses pada 29 Nopember 2012.

<sup>2</sup> Di tingkat regional ASEAN, wacana yang berkembang bahkan menuju pada titik usaha untuk membentuk regulasi dan otoritas persaingan usaha. Lihat dalam <http://www.jurnalpublik.com/index.php/berita-utama/153-2015-asean-miliki-hukum-dan-otoritas-persaingan-usaha>, 2015, 'ASEAN Miliki Hukum dan Otoritas Persaingan Usaha'. Diposting pada 6 Juni 2012.

<sup>3</sup> Seperti yang telah diungkapkan oleh Sudono Sukirno, bahwa faktor timbulnya praktik monopoli salah satunya adalah kebijakan pemerintah. Lihat dalam Sudono Sukirno, *Pengantar Teori Mikroekonomi* ed. Ketiga, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 266-267.

asas dasarnya bahwa '*lex superiore derogat lex inferiore*' atau peraturan yang lebih tinggi mengesampingkan peraturan yang lebih rendah.<sup>5</sup>

Terkait pengaturan di bidang kepelabuhan, sebetulnya tidak dapat dipungkiri bahwa arah yang dikehendaki adalah penciptaan iklim persaingan usaha sehat dengan meniadakan monopoli. Namun memang beberapa peraturan terasa belum sepenuhnya jelas. Ketentuan peralihan misalnya, dalam hal keinginan menciptakan persaingan usaha sehat hendaknya segera dilakukan mekanisme untuk dilakukan lelang yang transparan untuk seluruh pihak yang ingin memajukan pelabuhan. Namun, Pasal 344 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang menyebutkan bahwa dalam kurun waktu 3 tahun wajib adanya penyesuaian dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-undang tersebut diabaikan. Inkonsistensi terjadi dengan keberadaan Surat Menteri Perhubungan Nomor HK 003/1/11 Phb 2011 tertanggal 6 Mei 2011 yang justru sebaliknya masih memberikan hak bagi PT. Pelabuhan Indonesia untuk tetap mengelola sampai waktu yang tidak ditentukan.

Sebetulnya tidak ada permasalahan yang dapat menghambat pelaksanaan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 secara yuridis. Karena surat yang dikeluarkan oleh menteri perhubungan sebetulnya tidak memberi pengaruh untuk melaksanakan ketentuan yang terdapat dalam undang-undang tersebut. Namun yang menjadi masalah adalah kedudukan Otoritas Pelabuhan sebagai pelaksana beberapa ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008

---

<sup>5</sup> Dalam kerangka berfikir mengenai jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan tidak terlepas dari Teori Stufen Bow karya Hans Kelsen (*Teori Aquo*). Hans Kelsen dalam *Teori Aquo* membahas mengenai jenjang norma hukum, dimana ia berpendapat bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dan berlapis-lapis dalam suatu hierarki tata susunan.

tersebut yang secara struktural berada di bawah menteri perhubungan. Institusi yang mengeluarkan surat tersebut.

## **2. Peran Ganda Operator**

Untuk mengatasi beberapa hal yang masih menjadi hambatan dalam mewujudkan iklim persaingan usaha sehat di pelabuhan dalam perkembangan pelaksanaannya memang sudah terdapat upaya yang salah satunya adalah pemisahan peran antara operator dan regulator. PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo), Badan Usaha Pelabuhan yang sebelumnya bertindak sebagai operator sekaligus regulator, sekarang tidak lagi menjadi regulator. Pelindo diposisikan sebagai Terminal Operator (TO) dan harus memiliki Izin Badan Usaha Pelabuhan (BUP). Sementara regulator dipegang oleh Otoritas Pelabuhan (OP) yang dulunya adalah Administrator Pelabuhan (Adpel).<sup>6</sup>

Namun, hingga saat ini pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial, PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) masih berperan sebagai operator tunggal.<sup>7</sup> Selain sebagai operator tunggal, posisi Pelindo inilah yang menurut hemat penulis memberi potensi Pelindo untuk masih berperan sebagai regulator, terlebih Pelindo juga melakukan praktik usaha yang sama dengan entitas bisnis lain yang melakukan aktivitasnya di pelabuhan. Struktur Pelindo yang memungkinkan

---

<sup>6</sup> <http://jifoksi-mti.com/Berita/Bisnis/2726>, "Gubernur Desak Pelindo III Patuhi UU 17/2008," diakses pada 7 Mei 2012.

<sup>7</sup> Akhir-akhir ini sudah dirilis berita bahwa akan ada yang menjadi pesaing Pelindo dalam melakukan aktivitas bisnis sebagai operator terminal pelabuhan. PT AKR Corporindo Tbk akan membangun pelabuhan di beberapa tempat yang secara administratif berada di wilayah operasi Pelindo. Diperkirakan pembangunan tersebut akan menelan biaya hingga 9 triliun. Lihat dalam <http://www.indonesiainancetoday.com/read/36812/Pelabuhan-AKR-Corporindo-Diperkirakan-Telan-Biaya-Rp-9-Triliun> diposting pada 26 Nopember 2012.

berperan sebagai operator sekaligus pelaku usaha bahkan regulator inilah bagian dari praktik yang memungkinkan bertentangan dengan prinsip persaingan usaha sehat. Selain itu, Pelindo juga memiliki beberapa anak perusahaan yang juga bergerak di wilayah usahanya.

Sebagai contoh, sebelum tahun 2004 PT. Jakarta International Container Terminal (JICT) memang murni sebagai anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia II. KPPU pernah membatalkan perjanjian yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II dengan PT JICT mengenai klausul perjanjian pemberian kuasa pengoperasian dan pemeliharaan (*authorization agreement*) terminal peti kemas di Tanjung Priok, Jakarta Utara, karena dianggap menciptakan hambatan strategis bagi masuknya pelaku usaha lain di pasar terminal peti kemas. Menurut Majelis Komisi, perjanjian tersebut merupakan bentuk pelimpahan hak monopoli yang memberikan jaminan penguasaan 75 persen pangsa pasar pelayanan bongkar muat peti kemas internasional di Pelabuhan Tanjung Priok yang dimiliki PT Pelindo II sebagai BUMN kepada PT JICT sebagai badan hukum Indonesia. Hal itu dinilai sebagai pelaksanaan privatisasi yang menyimpang karena mendorong terjadinya praktik monopoli dan persaingan usaha yang tidak sehat.<sup>8</sup>

Pelindo adalah operator pada terminal yang dimanfaatkan pelaku bisnis, terutama bisnis angkutan laut, bongkar muat dan lain-lain dalam melakukan aktivitasnya. Namun Pelindo juga memiliki unit usaha baik yang dilakukan unit internal maupun melalui anak perusahaannya yang juga melakukan aktivitas bisnis pada terminal yang dioperasikannya hingga saat ini. Hal inilah yang kemudian

---

<sup>8</sup> Lihat selengkapnya dalam <http://www.bumn.go.id/21132/publikasi/berita/kppu-batalkan-klausul-perjanjian-pt-pelindo-ii-dengan-pt-jict/>, diakses pada 31 Juli 2012.



memunculkan permasalahan pada praktiknya. Salah satu hal yang dapat disebut sebagai praktik ini adalah pembentukan konsorsium perusahaan bongkar muat oleh Pelindo<sup>9</sup>, sehingga perusahaan yang tidak tergabung dalam konsorsium tersebut tidak dapat beroperasi di pelabuhan yang dioperasikan pelindo.<sup>10</sup> Padahal tidak ada regulasi yang mengatur hal tersebut di luar yang dibuat oleh Pelindo.

Alasan yang dikemukakan oleh Pelindo dalam hal ini adalah untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat. Namun dalam hal lain tidak dilihat pula bahwa dalam aktivitas bongkar muat *stakeholder* yang ada bukan hanya Pelindo sebagai operator, pelindo sebagai pelaku usaha bongkar muat dan perusahaan bongkar muat (PBM) yang ada, namun juga pemilik barang dan “Pelindo sebagai regulator” yang tentu sangat memiliki kepentingan. Struktur yang demikian ini berpotensi menimbulkan ketidak efisienan terhadap praktik usaha yang ada. Pemilik barang menjadi pihak yang paling dirugikan karena banyaknya struktur biaya yang harus dibayarkan.<sup>11</sup>

Secara kasat mata akan menjadi aneh jika sebuah badan membuat regulasi yang diperuntukan dirinya dan badan lain yang melakukan persaingan. Hal ini terbukti dengan dijumpainya praktik pengambilan biaya supervisi dalam hal bongkar muat.<sup>12</sup> Atau walaupun tidak terbukti demikian, struktur yang demikian

---

<sup>9</sup> Meskipun dalam beberapa sumber Pelindo menolak untuk dikatakan sebagai pembentuk konsorsium Perusahaan Bongkar Muat yang melakukan praktik usaha di wilayah pelabuhan Indonesia III. Lihat <http://industri.kontan.co.id/news/pelindo-iii-bermitra-dengan-4-konsorsium-pbm-1>, diakses pada 2 Desember 2012.

<sup>10</sup> <http://jifoksi-mti.com/Berita/Bisnis/2726>, *loc., cit.*

<sup>11</sup> <http://industri.kontan.co.id/news/pelindo-iii-bermitra-dengan-4-konsorsium-pbm-1>, *loc., cit.*

<sup>12</sup> Secara yuridis biaya supervisi tenaga kerja bongkar muat memang biaya yang diatur dalam KM 25 Tahun 2002 mengenai tarif jasa layanan bongkar muat yang dibebankan pengguna kepada penyedia. Namun dalam praktik meskipun tenaga kerja berasal dari perusahaan itu sendiri

itu memberi potensi terjadinya praktik usaha yang dikhawatirkan di atas. Inilah yang menjadi dasar pemberlakuan hukum persaingan secara *per se*.<sup>13</sup> Kerena tidak perlu membuktikan akibat yang muncul dari pelanggaran pasal tersebut, namun dapat dilakukan dengan cara membaca potensi akan adanya akibat dari perbuatan untuk selanjutnya melakukan tindakan preventif melalui pendekatan-pendekatan tertentu.

### 3. Ketidakmampuan Swasta

Dalam cetak biru Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) sebagaimana dituangkan dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012, dalam upaya mencapai peningkatan logistik yang diharapkan adalah melalui tersedianya jaringan infrastruktur transportasi yang memadai, handal dan efisien, sehingga terwujud konektivitas lokal (*local connectivity*), konektivitas nasional (*national connectivity*) dan konektivitas global (*global connectivity*) yang terintegrasi, dengan transportasi laut sebagai tulang punggungnya.<sup>14</sup> Sudah barang tentu kebutuhan akan iklim bisnis pelabuhan yang mendukung merupakan unsur yang memiliki peranan sangat vital di Indonesia.

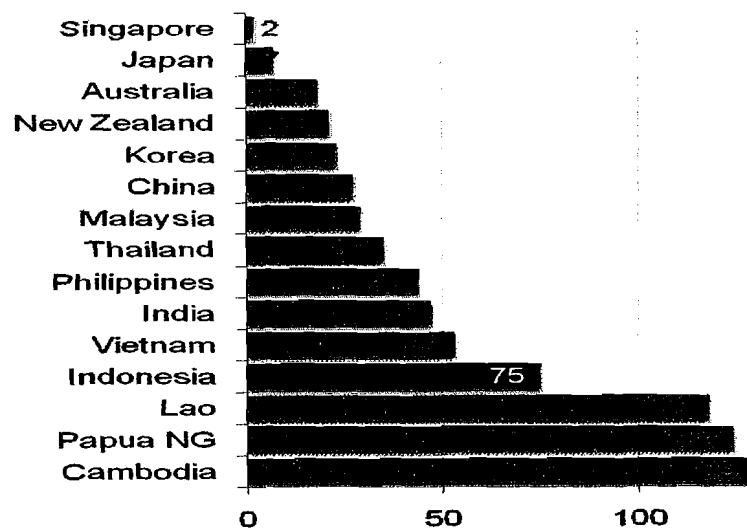
---

biaya ini tetap dimasukkan sebagai biaya yang dibebankan kepada perusahaan bongkar muat (PBM).

<sup>13</sup> Seperti yang telah diulas sebelumnya, dalam pendekatan *per se illegal* memang tidak dibutuhkan pendekatan ekonomi mengenai apakah tindakan pelaku usaha telah menghambat persaingan. Jadi tidak memerlukan bukti atas terjadinya dampak nyata kerugian terlebih dahulu untuk dinyatakan bertentangan dengan prinsip persaingan usaha sehat. A. M. Tri Anggraini, *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. (Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hlm. 10.

<sup>14</sup> Amalia Adininggar Widyasanti, *Cetak Biru Sistem Logistik Nasional*, materi disampaikan pada seminar Sistem Logistik Nasional, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 3 Mei 2012.

Tidak terkecuali di sektor logistik yang merupakan salah satu penopang perekonomian negara. Indonesia merupakan negara kepulauan yang pasti menempatkan pelabuhan di urutan terpenting sebagai penunjang pada kegiatan distribusi logistiknya. Namun, Logistik Performance Index (LPI) dan World Bank melansir data yang mengungkapkan bahwa ada penurunan terhadap kondisi logistik nasional di Indonesia. Data tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2007 Indonesia berada pada urutan ke 43 sedangkan pada tahun 2010 urutan Indonesia turun menjadi ke 75.<sup>15</sup> Secara kuantitas sebetulnya tidak ada yang membuat Indonesia turun peringkat, namun prestasi negara lain yang meningkatlah yang kemudian menggeser posisi Indonesia. Data mengenai posisi Indonesia dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



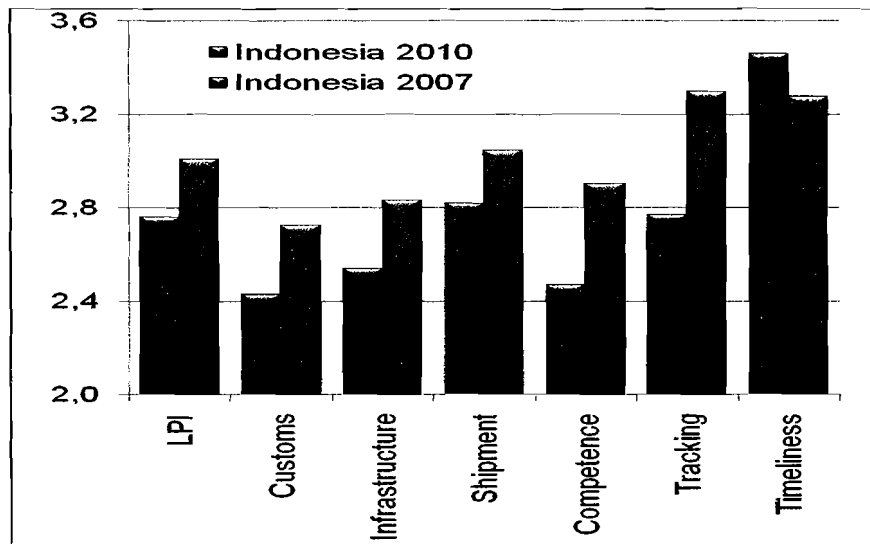
**Gambar 4. 1. Rangkaing kondisi logistik Indonesia tahun 2010**  
(Sumber: LPI, World Bank sebagaimana dikutip oleh Amalia Adininggar W)

<sup>15</sup> *Ibid.* Penurunan rangking tersebut sebenarnya bukan berarti penurunan di tingkat produktifitas dan arus barang yang ada. Jika dilihat dari segi kuantitas seperti negara-negara lain, Indonesia juga mengalami peningkatan. Namun, peningkatan yang terjadi tidak signifikan sehingga menjadikan Indonesia tertinggal dengan negara-negara lain yang memiliki progres sangat cepat.

Sedangkan secara lebih terperinci, ranking per komponen sebagaimana dilansir oleh sumber yang sama dapat dilihat pada gambar dan tabel berikut:

No	LPI Indonesia	Rank	
		2007	2010
	<b>Overall LPI</b>	43	75
	<b>Customs</b>	44	72
	<b>Infrastructure</b>	45	69
<b>4</b>	<b>International shipments</b>	44	80
	<b>Logistics competence</b>	50	92
	<b>Tracking &amp; tracing</b>	33	80
	<b>Timeliness</b>	58	69

Gambar 4.2. Rangkaing kondisi logistik Indonesia per komponen  
(Sumber: LPI, World Bank sebagaimana dikutip oleh Amalia Adininggar W)



Gambar 4.3. Rangkaing kondisi logistik Indonesia per komponen  
(Sumber: LPI, World Bank sebagaimana dikutip oleh Amalia Adininggar W)

Salah satu yang dianggap mempengaruhi dalam kelancaran, efisiensi dan kualitasnya sarana transportasi barang yang ada di Indonesia adalah kurangnya

peran swasta dalam pengembangan pelabuhan. penyediaan, pengoperasian dan kepemilikan fasilitas pelabuhan saat ini masih didominasi oleh BUMN dan Pemerintah. Ketidakmampuan pemerintah dan minimnya investasi baru untuk memfasilitasi pertumbuhan arus pelayaran turut menjadi masalah. Sedangkan di sisi lain peran swasta masih sangat rendah dikarenakan biaya untuk pengadaan fasilitas pelabuhan tidak murah.<sup>16</sup> Padahal sektor transportasi logistik harus mengalami progres yang berarti untuk tetap menjaga keberlangsungan bahkan melakukan peningkatan akan pemanfaatannya.

Dewasa ini, dunia baik ditingkat regional maupun universal didorong untuk mewujudkan sistem logistik yang terintegrasi. Permasalahan yang timbul selanjutnya adalah dampak negatif peran Asing dalam pengembangan sektor jasa ini apabila berlebihan.<sup>17</sup> Negara juga seringkali mengalami tekanan untuk melaksanakan ketentuan tidak boleh menolak investasi asing atas nama perjanjian internasional. Melalui Peraturan Presiden Nomor 36 Tahun 2010, sektor pelabuhan merupakan sektor yang terbuka bagi investasi asing dengan ketentuan tidak lebih dari 49% modal. Untuk itu, peranan kecermatan dalam berkontrak sangatlah penting untuk menanggulangi persoalan ini. Harus benar-benar diperlukan keahlian dalam membuat perjanjiannya, sehingga tidak ada pihak yang dirugikan dan proses privatisasi harus dilakukan secara transparan, begitu pula pengelolaan perusahaan pasca privatisasi, transparansi harus dilakukan.

---

<sup>16</sup> Lihat dalam <http://pandawagangsal.blogspot.com/2012/07/sistem-logistik-nasional-amburadul.html> diakses pada 2 Desember 2012.

<sup>17</sup> Dampak negatif yang ditimbulkan dari investasi asing yang dikhawatirkan salah satunya adalah kalahnya pengusaha lokal untuk turut serta bersaing. Dalam <http://uopkaa.blogspot.com/2012/06/ekonomi-internasional-peran-investasi.html?zx=fc265e0840ba5e96> diakses 28 Nopember 2012.

Dalam hal kekhawatiran mengenai lemahnya negara terhadap regulasi internasional yang mengatur, kiranya perlu diperhatikan juga beberapa konvensi yang ternyata menggambarkan sisi lain. Dalam konvensi internasional Pasal 6 piagam PBB tentang Hak-hak dan Kewajiban-kewajiban ekonomi negara-negara berkaitan dengan pemasokan komoditas internasional dijelaskan bahwa:

“Adalah tugas negara-negara untuk memberikan sumbangan kepada perdagangan barang-barang internasional khususnya dengan cara persetujuan-persetujuan dan dengan pembentukan persetujuan-persetujuan komoditas multilateral jangka panjang, apabila diperlukan, dengan mempertimbangkan kepentingan-kepentingan para produsen dan konsumen. Semua negara memikul tanggung jawab bersama mendorong arus dan masuknya secara teratur semua barang komersial yang diperdagangkan dengan harga yang stabil, menguntungkan dan wajar, sehingga memberikan sumbangan kepada perkembangan ekonomi dunia yang adil, dengan mempertimbangkan secara khusus kepentingan negara-negara berkembang”.<sup>18</sup>

Dengan demikian peran negara dalam menjamin suatu kemajuan ekonomi yang nantinya dapat dirasakan oleh masyarakatnya memang merupakan hak dan kewajiban suatu negara secara pasif.

Begitu pula dalam Pasal 24 Piagam PBB tentang Hak-Hak dan Kewajiban-kewajiban Ekonomi Negara-negara tanggal 12 Desember 1974, masih berupa penegasan terhadap hak ekonomi suatu negara yang disebutkan bahwa, “semua negara mempunyai kewajiban untuk melaksanakan hubungan-hubungan ekonomi timbal balik mereka dengan cara yang mempertimbangkan kepentingan-kepentingan negara lain. Semua negara harus menghindari tindakan yang merugikan kepentingan negara-negara berkembang”.<sup>19</sup> Hal ini memunculkan kaedah dalam kontrak bisnis internasional yang merupakan keharusan bagi suatu

---

<sup>18</sup> J. G. Starke, ed. 10. *Pengantar Hukum Internasional* terj. Bambang Iriana Djadja Atmaja, Jakarta: Sinar Grafika, 2004, hlm. 508

<sup>19</sup> *Ibid*, hlm. 507.

negara untuk tidak melakukan kebijakannya yang dapat merugikan negara lain yang merupakan kewajiban negara secara aktif.<sup>20</sup>

Terlepas dari keberlangsungan sejarah pengelolaannya di Indonesia, praktik di bidang jasa kepelabuhan saat ini berusaha untuk diarahkan kepada iklim persaingan usaha yang sehat. Dalam ketentuan umum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang intinya adalah meniadakan monopoli dan memberikan kesempatan seluas-luasnya kepada BUMN, BUMD, Badan Usaha Pelabuhan milik perseorangan dan swasta untuk melakukan pengusahaan di pelabuhan. Undang Undang ini juga memberi peluang sangat terbuka bagi pelaku usaha untuk bersama-sama membangun pelabuhan yang terjaga eksistensi, produktivitas serta kualitas layanan jasanya. Artinya, setiap pelaku usaha sesuai dengan peran, fungsi dan bidang usahanya memiliki kesempatan yang sama untuk melakukan usaha di pelabuhan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku.<sup>21</sup>

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) menilai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sekalipun, memiliki posisi yang sama dengan pelaku usaha lainnya dan tidak boleh melakukan praktik bisnis monopoli. Meski mendapat hak monopoli atas barang atau jasa tertentu melalui undang-undang, BUMN tidak boleh melakukan praktek monopoli. Menurut KPPU, hingga kini hanya ada tiga BUMN yang pernah/masih mendapat hak monopoli yaitu PT Pertamina (sudah

---

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 505-506.

<sup>21</sup> Nuryanto, Implementasi Undang-Undang Pelayaran; Dapatkah menghilangkan monopoly pelabuhan?, lihat dalam <http://jurnal.stimart-amni.ac.id/index.php/jst/article/download/2/2>, diakses pada 25 Nopember 2012.

dicabut), PT PLN, dan PT Jamsostek. Monopoli boleh, tapi praktik bisnisnya tidak boleh monopolistik.<sup>22</sup>

Dalam Pedoman Pasal 51 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 memang disebutkan, monopoli negara dapat dilakukan terhadap cabang produksi yang penting bagi negara atau yang menguasai hajat hidup orang banyak. Hal itu sebagaimana diatur dalam Pasal 33 ayat (2) UUD 1945. Cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak dibagi ke dalam tiga kategori. *Pertama* terkait alokasi, yaitu barang atau jasa yang berasal dari sumber daya alam. *Kedua* terkait distribusi, yakni kebutuhan pokok masyarakat, tapi suatu waktu atau terus menerus tidak dapat dipenuhi pasar. *Ketiga* terkait stabilisasi seperti pertahanan keamanan, moneter, fiskal dan regulasi. Sementara, cabang produksi yang penting bersifat strategis seperti pertahanan dan keamanan nasional. Selain itu, cabang produksi yang berkaitan dengan pembuatan barang/jasa untuk kestabilan moneter dan perpajakan, serta sektor jasa keuangan publik.<sup>23</sup>

Oleh karena itu tidak ada salahnya sektor investasi harus tetap dijalankan. Sektor pelabuhan yang sebelumnya didominasi oleh BUMN dan Pemerintah kiranya perlu diagendakan untuk diprivatisasi. Privatisasi membawa pengaruh yang positif bagi perusahaan, baik peningkatan sumber daya manusia, disiplin dan keselamatan kerja, kepedulian pada lingkungan maupun peningkatan keuntungan

---

<sup>22</sup> Dalam hal ini, KPPU mencontohkan, meski PLN mendapat hak monopoli terkait distribusi listrik, ia tidak boleh melakukan pengaturan penggunaan Lampu Hemat Energi (LHE). BUMN tidak bebas dari jangkauan hukum persaingan usaha. Dia punya hak monopoli, tapi kalau melakukan pelanggaran misalnya dalam proses tender, kita akan hukum, lihat dalam <http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/ekonomi/09/02/27/34123-kppu-bumn-tak-boleh-lakukan-monopoli>, diakses pada 25 Nopember 2012.

<sup>23</sup> *Ibid.*



perusahaan.<sup>24</sup> Bukan perkara bahwa hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara, namun dorongan pemerintah terhadap palaku usaha mikro yang barangkali akan mendorong perekonomian secara makro. Stabilitas ekonomi, persaingan usaha sehat, kelancaran arus barang tentu menjadi aset besar bagi sebuah negara untuk mendorong perkembangan ekonominya secara makro. Di samping itu, meskipun di sisi lain peningkatan produktifitas berjalan seiring terciptanya iklim persaingan usaha sehat, namun kebijakan yang ada juga harus disesuaikan agar tidak sepenuhnya sektor jasa ini dikuasai oleh asing.

#### **4. Perjanjian Penetapan Tarif (*price fixing*)**

Menurut UNCTAD<sup>25</sup> (1998), kebebasan untuk menetapkan harga berdasarkan prinsip-prinsip sehat secara komersil dan finansial merupakan suatu prasyarat penting (*'sine qua non'*) untuk operasi yang berhasil dan berkelanjutan dari perusahaan swasta dalam konteks pelabuhan *landlord*. Laporan yang sama juga mencatat bahwa pemberian otonomi penetapan harga kepada operator swasta memiliki empat manfaat utama:<sup>26</sup>

- a. Menjamin kemungkinan yang lebih besar bahwa tarif berbasis biaya akan berlaku (dan dengan demikian meningkatkan peluang operator swasta untuk tetap bertahan secara finansial).

---

<sup>24</sup> Nyulistiowati Suryanti, *Privatisasi dalam Pengoperasian dan Pemeliharaan Fasilitas Pelabuhan di Indonesia serta Implikasinya*, dalam <http://lontar.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=72218&lokasi=lokal>, diakses pada 2 Desember 2012.

<sup>25</sup> Merupakan singkatan dari United Nations Conference on Trade and Development. UNCTAD adalah organisasi internasional yang didirikan pada tahun 1969. UNCTAD adalah organ utama Majelis Umum PBB dalam menangani isu perdagangan, investasi dan pembangunan. Dalam [http://id.wikipedia.org/wiki/Konferensi\\_PBB\\_mengenai\\_Perdagangan\\_dan\\_Pembangunan](http://id.wikipedia.org/wiki/Konferensi_PBB_mengenai_Perdagangan_dan_Pembangunan).

<sup>26</sup> [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADN189.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf), diakses pada 26 Nopember 2012.

- b. Mengurangi insentif untuk menjalankan praktek subsidi-silang (misal, menggunakan tarif pengangkutan untuk menutup biaya-biaya pelabuhan).
- c. Meningkatkan efisiensi dalam penetapan harga di mana para pengguna dengan lebih banyak permintaan/kebutuhan yang lebih besar akan membayar tarif yang lebih tinggi.
- d. Menjamin hubungan yang lebih kuat antara tarif yang dikenakan dan manfaat/layanan yang diberikan.

Undang-Undang Pelayaran yang baru secara teori memudahkan para operator swasta untuk menetapkan tarif mereka sendiri. Namun demikian, bahasa yang digunakan dalam Undang-Undang menimbulkan kekhawatiran besar tentang seberapa besar otonomi harga akan dinikmati oleh para operator. Berdasarkan Pasal 110 ayat (2), diungkapkan bahwa “Tarif layanan pelabuhan akan ditetapkan oleh operator-operator pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif sebagaimana yang ditetapkan oleh pemerintah”. Bagian kedua dari kalimat ini menyatakan bahwa pemerintah akan melanjutkan peranannya dalam menetapkan harga. Selain itu pemerintah mengkhawatirkan kemungkinan munculnya kasus ‘persaingan yang destruktif di dalam model tata kelola pelabuhan yang baru terdapat’ yang nantinya akan membutuhkan campur tangan pemerintah.<sup>27</sup>

Dalam pendekatan hukum Indonesia, Berdasarkan bunyi pasal-pasal yang mengatur tentang penetapan harga, yakni Pasal 5 sampai dengan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, ada dua pendekatan yang digunakan dalam menyelidiki larangan perjanjian penetapan harga. Namun demikian, sampai saat

---

<sup>27</sup> *Ibid.*

ini belum pernah digunakan penerapan ketentuan selain Pasal 5, yang melarang secara eksplisit perjanjian untuk menetapkan harga yang harus dibayar oleh konsumen. Pasal 5 ayat (1)<sup>28</sup> Undang-undang ini melarang penetapan harga dengan pendekatan *per se illegal*, sehingga KPPU cukup membuktikan adanya perjanjian yang dilakukan oleh para pelaku usaha. Demikian juga halnya dengan Pasal 6 yang melarang secara tegas perjanjian pembedaan harga (*price discrimination*). Sedangkan Pasal 7 dan Pasal 8 menggunakan pendekatan *rule of reason*, untuk menyelidiki perkara penurunan harga yang mematikan (*predatory pricing*) yang diatur dalam Pasal 7, dan perjanjian penjualan kembali (*resale price maintenance*) berdasarkan Pasal 8.<sup>29</sup>

Praktik perjanjian penetapan harga sebenarnya sudah berjalan seiring dengan beberapa regulasi yang mengatur mengenai permasalahan ini. Di salah satu sektor usaha pelabuhan, penulis menemukan beberapa bentuk perjanjian yang dilakukan oleh APBMI, INSA, ALFI/ILFA, GPEI dan GINSI Jawa Timur. Perjanjian tersebut berbentuk kesepakatan bersama tentang tarif pelayanan jasa bongkar muat (OPP/OPT) tahun 2012 di lingkungan pelabuhan Tanjung Perak. Jika ditinjau berdasarkan hukum perjanjian ini tentu dapat dikatakan bertentangan dengan pengaturan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Namun permasalahan ini ternyata masih terkait pula dengan keberadaan regulasi yang memungkinkan

---

<sup>28</sup> Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

<sup>29</sup> Anna Maria Tri Anggraini, Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Berdasarkan UU Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam <http://sekartrisakti.wordpress.com/2011/06/08/kajian-yuridis-terhadap-perjanjian-penetapan-harga-berdasarkan-uu-no-5-tahun-1999-tentang-larangan-praktek-monopoli-dan-persaingan-usaha-tidak-sehat/>, diakses pada 2 Desember 2012.

praktik ini terjadi. Otoritas Pelabuhan memiliki wewenang untuk mengusulkan tarif untuk ditetapkan oleh Menteri.

Secara yuridis perjanjian yang penulis sebutkan di atas memang tidak bertentangan dengan ketentuan yang ada di Indonesia. Karena Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengecualikan terhadap perjanjian penetapan harga yang diatur melalui undang-undang. Namun melalui tinjauan ekonomis, penetapan harga tentu akan mengurangi tingkat persaingan yang pasti berpengaruh kepada harga yang diterima konsumen. Bagi produsen kerugiannya adalah tidak dapat menentukan sendiri harga terbaik yang akan ditawarkan kepada konsumen, sedangkan bagi konsumen tidak memiliki alternatif harga terbaik yang ditawarkan para produsen untuk dapat dipilih.

## **5. Pungutan Liar**

Meskipun masih memerlukan pembuktian, permasalahan lain yang ada dan menghambat efisiensi di pelabuhan adalah pungutan liar.<sup>30</sup> Walaupun hal ini sulit untuk dibuktikan, ada beberapa struktur yang menurut hemat penulis memberikan potensi terjadinya praktik pungutan liar. Beberapa diantaranya adalah banyaknya unsur-unsur pengaman di pelabuhan, baik yang secara hukum diatur maupun tidak diatur. Beberapa unsur pengamanan yang diatur dalam perundang-undangan seperti Polisi Pelabuhan di bidang pengamanan dari tindak pidana kriminal dan Syahbandar di bidang keselamatan pelayaran. Namun melalui penelusuran lapangan, praktik yang mengatas namakan pengamanan banyak

---

<sup>30</sup> Wiji Nurhayat, *Pungli di Tanjung Priok Mulai dari Keamanan Hingga Urus Dokumen* <http://finance.detik.com/read/2012/08/03/190658/1982872/4/pungli-di-tanjung-priok-mulai-dari-keamanan-hingga-urus-dokumen>, diposting pada 3 Agustus 2012

dilakukan pihak di luar dua lembaga ini.<sup>31</sup> Kondisi ini diperparah dengan ketidaktahuan *stakeholder* yang berada di pelabuhan mengenai peran lembaga pengamanan yang ada.

Selain itu, praktik ini disinyalir karena banyaknya jumlah pergerakan barang yang ada di pelabuhan seperti yang terjadi pada kegiatan pengangkutan.<sup>32</sup> Dalam pengiriman barang melalui angkutan laut melibatkan banyak *stakeholder* yang mempunyai fungsi dan kepentingan masing-masing serta dinaungi oleh peraturan perundang-undangan yang berbeda-beda.<sup>33</sup>

Oleh karena itu, organ yang ada juga harus mengalami perbaikan dan penyempurnaan. Dampak dari dipisahkannya antara Otoritas Pelabuhan dan Syahbandar menimbulkan potensi ini. Karena saat ini bukan kapasitas OP untuk

---

<sup>31</sup> Ulasan ini merupakan hasil wawancara dengan beberapa perusahaan pelayaran yang bergerak di wilayah usaha tanjung perak Surabaya.

<sup>32</sup> Seperti misalnya alur pergerakan barang dari gudang pengirim barang (*shipper*) sampai di atas kapal mengalami berkali-kali (lebih dari 5 kali) pergerakan, di mana setiap pergerakan perlu biaya, kemudian setiap pengeluaran biaya dikenakan PPN 10 %. Dalam pengiriman barang ekspor terdapat biaya - biaya yang harus dibayarkan oleh *shipper*. pembebanan biaya jasa ini akan ditambahkan pada harga akhir barang, pada akhirnya akan dipikul oleh pembeli sehingga menjadi lebih mahal. Hal ini ditengarai membuat tingginya biaya (*high cost economy*) transportasi laut sebagai masalah yang harus diselesaikan.

<sup>33</sup> *Stakeholder* yang dimaksud adalah :

1. Pengirim barang (*shipper*), yaitu orang atau badan hukum yang memiliki barang untuk dikirim dari satu pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan.
2. Penerima barang (*consignee*), yaitu orang atau badan hukum yang akan menerima barang yang dikirim oleh *shipper*.
3. Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) atau *freight forwarder*, yaitu perusahaan yang ditunjuk mengurus dan menyelesaikan dokumen angkutan laut, baik ekspor maupun impor, termasuk mengangkut barang dari gudang *shipper* ke gudang lini I atau mengangkut barang dari gudang lini I ke gudang *consignee*. EMKL bisa berfungsi sebagai wakil eksportir dan bisa berfungsi sebagai importir.
4. Perusahaan Bongkar Muat (PBM), perusahaan yang khusus bergerak dalam kegiatan bongkar-muat dari dan ke kapal.
5. Pengangkut barang (*carrier*), yaitu perusahaan pelayaran yang melaksanakan pengangkutan dari pelabuhan muat ke pelabuhan tujuan.
6. PT Pelindo, adalah BUMN yang menyediakan fasilitas pelabuhan, baik fasilitas untuk kapal maupun untuk barang.
7. Bea dan Cukai, bertanggungjawab terhadap barang-barang yang dibongkar-muat dari dan ke kapal sehubungan dengan pungutan pajak ekspor-impor.
8. Karantina Hewan/ Tumbuhan, bertanggungjawab terhadap pengawasan kesehatan barang (hewan dan tumbuhan) yang dibongkar-muat dari dan ke kapal.

mengawasi Syahbandar karena dua lembaga ini memiliki kedudukan yang sejajar. Penulis menilai perlunya penyempurnaan sistem *one stop service* yang saat ini sedang digalakan. Seluruh kegiatan yang ada mulai dari kegiatan jasa hingga kegiatan pengamanan dilakukan secara terpadu sehingga meminimalisir pembagian wewenang yang berujung pada pungutan liar.

### **B. Mekanisme yang Dapat Ditempuh**

Sebagai solusi atas beberapa persoalan inefisiensi yang terjadi di pelabuhan, penulis menilai terdapat beberapa langkah yang dapat dilakukan oleh para *stakeholder*. Solusi-solusi ini dimaksudkan sebagai bentuk penyelesaian persoalan terkait dengan regulasi yang sudah ada namun belum terlaksana dan bentuk persoalan lainnya. Oleh karenanya, perlu kiranya melaksanakan regulasi (*law enforcement*) terhadap peraturan yang dirasa sudah baik namun belum terlaksana, atau memperbaiki atau menyesuaikan regulasi yang ada namun dinilai banyak menimbulkan ketidak sesuaian dengan yang seharusnya. Selain itu, solusi yang ditawarkan dapat juga dilihat melalui analisis ekonomi dalam hukum. Hal ini penting karena dimaksudkan bagi keberlangsungan pelabuhan yang tidak hanya efisien, namun selalu diharapkan peningkatannya seperti juga yang diungkapkan oleh Richard Posner bahwa:

“An important question, already alluded to, in the economic analysis of law is whether and in what circumstances an involuntary exchange can confidently be said to increase efficiency”.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law*, Fifth Edition (United State of America: A Division of Aspen Publishers, Inc., 1998), hlm. 15.

## 1. Upaya Represif

Dalam sub bahasan ini penulis berpendapat bahwa upaya yang bersifat yuridis dalam menciptakan efisiensi di pelabuhan dapat dilakukan melalui tindakan represif, yaitu penegakan hukum persaingan di pelabuhan. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) memiliki kewenangan untuk memeriksa perkara atas inisiatifnya sendiri, meskipun tidak terdapat laporan. Selain karena melaksanakan ketentuan yang sudah ada, terutama dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, penegakan hukum persaingan merupakan bentuk komitmen pemerintah Indonesia dan konsistensi terhadap pelaksanaan perjanjian internasional. Oleh karena itu, praktik-praktik yang mengarah kepada bentuk persaingan usaha tidak sehat yang sudah penulis uraikan sebelumnya harus dihilangkan. Sebab jika monopoli masih terjadi, segala aktivitas di pelabuhan tidak akan terselesaikan dan tetap akan bertumpu pada satu pihak yang akhirnya membuat biaya cenderung tidak terkendali.<sup>35</sup>

Dalam hukum persaingan, dikenal dua pendekatan hukum untuk melakukan penyelidikan terhadap tindakan terlarang ataupun bentuk pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yakni metode *rule of reason* dan *per se illegal*. Metode *rule of reason* adalah metode yang digunakan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha untuk menyelidiki suatu perjanjian dan atau kegiatan yang dilarang, dengan menganalisis lebih lanjut apakah perjanjian/tindakan tersebut dapat mengakibatkan persaingan tidak sehat. Sebaliknya, pendekatan *per*

---

<sup>35</sup> Hal ini dapat ditinjau melalui teori yang penulis sampaikan sebelumnya dalam bab tinjauan mengenai hukum persaingan bahwa monopoli menyebabkan penguasaan tunggal yang tidak memberikan alternatif harga yang pada akhirnya pelaku monopoli dapat menentukan harga semaunya sendiri. Lihat <http://www.radartarakan.co.id/index.php/kategori/detail/Tarakan/21567>, diakses pada 28 Nopember 2012.

*se illegal* adalah menyatakan setiap perjanjian atau kegiatan usaha tertentu sebagai ilegal, tanpa pembuktian lebih lanjut atas dampak yang ditimbulkan dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut.<sup>36</sup>

Terlebih setelah dimunculkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, yang mestinya pengelolaan pelabuhan yang sebelumnya dikuasai oleh operator tunggal, harus konsisten untuk dibuka kesempatan bagi sektor swasta dan pemerintah daerah seperti yang dikehendaki undang-undang. BUMN yang sebelumnya berperan sebagai operator tunggal sekaligus regulator tersebut saat ini harus menjadi sejajar dengan Badan Usaha Pelabuhan yang lain.<sup>37</sup> Melalui kedua peraturan tersebutlah tentu upaya-upaya yang diharapkan dapat membentuk efisiensi pelabuhan dapat dicapai. Dalam hal ini, maka yang diperlukan oleh seluruh pemangku kepentingan di pelabuhan adalah konsistensi pelaksanaan (*law enforcement*) peraturan yang ada (*Ius Constitutum*).

## 2. *Ius Constituendum*

Selain kepada penegakan peraturan yang sudah ada (*Ius Constitutum*), penulis berpendapat bahwa upaya yuridis untuk menciptakan efisiensi di pelabuhan hendaknya juga diwacanakan dalam bentuk '*Ius Constituendum*' atau hukum yang diperlukan dimasa yang akan datang, baik melalui pembentukan atau revisi regulasi terkait. Pembentukan regulasi baru dimaksudkan untuk mengatur permasalahan-permasalahan yang berkenaan dengan tata ulang kelembagaan di

---

<sup>36</sup> Anna Maria Tri Anggraini, *Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian..... loc., cit.*

<sup>37</sup> *KPPU: BUMN tak boleh lakukan monopoli*, <http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/ekonomi/09/02/27/34123-kppu-bumn-tak-boleh-lakukan-monopoli>, diposting pada 27 Pebruari 2009.



pelabuhan. Seperti penggabungan antara Syahbandar, Otoritas Pelabuhan, dan Pengamanan pelabuhan berada pada satu atap sebagai salah satu bentuk pelaksanaan sistem *one stop service* yang sedang digalakan.

Selain itu, wacana '*Ius Constituendum*' hendaknya juga dilakukan melalui revisi beberapa regulasi yang kontraproduktif. Beberapa diantaranya seperti wewenang operator dalam bidang usaha yang seharusnya terpisah. Pasal yang perlu untuk direvisi dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yaitu, Pasal 90 ayat (3) huruf g yang berbunyi "Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas: (g). Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang." Pasal ini yang kemudian menjadi landasan bagi operator saat ini untuk dapat juga melakukan kegiatan usaha bongkar muat. Padahal jika dilihat, peraturan ini tentunya kontraproduktif dengan pasal sebelumnya yaitu Pasal 32 ayat (1) yang menyebutkan bahwa "Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 ayat (2)<sup>38</sup> dilakukan oleh badan usaha yang didirikan khusus untuk itu".

Selain karena pasal yang kontraproduktif dengan pengaturan pada pasal sebelumnya, revisi terhadap pasal tersebut penulis maksudkan untuk menyusun struktur bisnis yang sehat di pelabuhan. Karena dengan kedudukan operator yang juga dapat melakukan praktik bisnis diluar penyediaan jasa kepelabuhan, tentu hal tersebut dapat berdampak negatif kepada pesaing yang secara khusus didirikan untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Operator berpotensi memonopoli kegiatan bongkar muat karena aktivitas tersebut dilakukan di wilayah yang

---

<sup>38</sup> Usaha yang dimaksud dalam pasal tersebut salah satunya adalah kegiatan bongkar muat barang.

menjadi usaha jasanya di bidang lain, yaitu jasa penyediaan tempat untuk bongkar muat. Selain revisi pada pasal yang penulis sebutkan, hendaknya wacana ini juga ditujukan kepada peraturan-peraturan di bawah Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang juga memberi efek inefisiensi di pelabuhan.

### **3. Perbaiki Tata Kelola Pelabuhan**

Dalam sebuah kajian yang dilakukan oleh Dewan Asuransi Indonesia, setidaknya ada tiga bentuk struktur tata kelola yang baru yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Pelayaran tahun 2008, utamanya dalam meningkatkan persaingan dan partisipasi sektor swasta sebagai bentuk efisiensi di pelabuhan-pelabuhan Indonesia yang penulis maksudkan:<sup>39</sup>

- a. Pemisahan aset pelabuhan yang ada sehingga terpecah menjadi perusahaan-perusahaan berbeda dan saling bersaing. Pendekatan tersebut, yang secara umum dikenal dengan 'pemisahan' (*'unbundling'*) merupakan pilihan yang disukai dalam literatur privatisasi untuk penerapan persaingan langsung ke sektor-sektor infrastruktur yang hingga kini didominasi oleh monopoli negara. Namun, dalam hal ini, pilihan tersebut mungkin merupakan pilihan yang secara politik sangat sulit untuk diambil. Sudah barang tentu akan terdapat penolakan yang besar terhadap undang-undang tersebut oleh beberapa pihak. Penolakan pasti juga akan ada di Pelindo. Namun sebagai tanggapannya, pemerintah telah membuat suatu komitmen

---

<sup>39</sup> [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADN189.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf), *op., cit.*

yang jelas bahwa tidak ada aset Pelindo apapun yang akan dijual kepada sektor swasta.<sup>40</sup>

- b. Investasi baru di terminal yang baru. Hal ini memberikan mekanisme penting untuk peningkatan kapasitas dan persaingan dalam jangka menengah-panjang. Menurut studi DAI ini, hal ini akan memerlukan peningkatan (atau setidaknya pelunakan) batas atas investasi asing pada operasi pelabuhan dan pengembangan infrastruktur dasar oleh pemerintah, serta pemberi persetujuan pengaturan, yang semuanya membutuhkan waktu. Namun seperti yang telah penulis sebutkan sebelumnya bahwa tidak ada yang buruk dalam investasi asing, yang perlu dilakukan oleh pemerintah adalah kecermatan dalam melakukan kontrak atau pemberian konsesi. Di samping itu, upaya yang juga penting adalah pembangunan dan pengembangan kapasitas berkelanjutan sejumlah otoritas pelabuhan sebagai representasi pemerintah di pelabuhan yang akan mengawasi perencanaan dan operasi pelabuhan dan mengatur akses ke layanan dan fasilitas utama pelabuhan.<sup>41</sup>
- c. Hal ini kemungkinan dapat dilaksanakan dengan mudah untuk segera meningkatkan persaingan sebagai bentuk efisiensi di pelabuhan Indonesia adalah dilakukannya perubahan yang cepat terhadap terminal khusus<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> *Ibid.*

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

atau Terminal Untuk Kepentingan Sendiri (TUKS)<sup>43</sup> untuk memudahkan mereka mengakomodasi kargo umum. Saat ini Indonesia memiliki banyak kapasitas peti kemas dan penanganan barang curah yang tidak dipakai pada pelabuhan-pelabuhan swasta tersebut yang dapat digunakan langsung untuk bersaing dengan Pelindo.<sup>44</sup> Dengan memperbolehkan setidaknya beberapa pelabuhan untuk manampung kargo pihak ketiga akan memberikan beberapa solusi jangka pendek sampai menengah untuk permasalahan logistik pelabuhan Indonesia saat ini, sementara menunggu solusi jangka panjang melalui investasi dalam kapasitas baru yang dimungkinkan oleh Undang-Undang Pelayaran Tahun 2008.<sup>45</sup>

### C. *Banchmarking* dengan Pelabuhan Negara Lain

Dalam pembahasan ekonomi global, hal yang tidak dapat dipisahkan dengan proses liberalisasi ekonomi adalah wacana pasar bebas (*free trade*) yang terus diusung untuk dijadikan agenda perekonomian internasional. Hal tersebut

---

<sup>43</sup> Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya.

<sup>44</sup> Penelitian Asia Foundation (2008) menyoroti kepentingan ekonomi dari tindakan yang memperbolehkan pelabuhan swasta tertentu menemukan sebuah terminal barang curah kering swasta (milik pihak asing) di Pelabuhan Makasar yang terutama menangani gandum dan dapat menampung kapal barang curah besar. Terminalnya memiliki perlengkapan yang memadai dengan panjang dermaga sekitar 250 meter yang mampu menampung kapal sebesar 60,000 sampai 80,000 DWT. Selain itu, pelabuhan tersebut telah atau akan segera memiliki alat bongkar muat barang curah kering yang dapat dengan mudah diubah/ditingkatkan untuk menangani komoditi barang curah kering utama lainnya dari pedalaman, misalnya kakao. Selain itu, Pelabuhan Cigading di Cilegon, Banten, yang dimiliki dan dioperasikan oleh PT Krakatau Steel merupakan terminal barang curah kering yang paling besar dan dalam di Indonesia yang mampu menangani kapal bermuatan besar sampai 150,000 DWT. Kira-kira hanya 30 persen kapasitas yang dibutuhkan untuk kegiatan Krakatau Steel. Pelabuhan ini sekarang sedang berupaya untuk mengubah statusnya dari pelabuhan khusus menjadi pelabuhan komersil, namun telah secara terbuka melayani kargo pihak ketiga selama bertahun-tahun. Lihat dalam [http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADN189.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf), *Op., Cit.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

dinilai akan semakin memperjelas peta persaingan ekonomi yang akan muncul di suatu negara.<sup>46</sup> Oleh karena itu, globalisasi dan liberalisasi ekonomi adalah momentum penting tingkat dunia yang seakan selalu digaungkan keras-keras oleh pelaku ekonomi internasional akhir-akhir ini. Di setiap pertemuan, baik dalam skala regional maupun global, hal ini selalu diarahkan pada upaya untuk mempercepat proses integrasi ke dalam pasar bebas dunia.<sup>47</sup>

Dalam kaitanya dengan strategi pengembangan pelabuhan, setiap negara memiliki strateginya masing-masing. Namun beberapa hal yang tidak dapat dipisahkan adalah hasil nyata dan prestasi dari strategi tersebut. Di tingkat regional bahkan dunia, beberapa pelabuhan di negara-negara Asia menduduki ranking teratas dalam prestasi distribusi logistik melalui pelabuhannya. Untuk itu penulis merasa perlu untuk melakukan analisis *bancmarking* dengan negara lain yang dianggap lebih unggul dari Indonesia. Negara yang penulis rasa cukup relevan untuk dijadikan beberapa pembelajaran dalam hal ini adalah Malaysia. Malaysia memiliki setidaknya dua pelabuhan yang masuk pada peringkat atas pelabuhan terbaik dunia seperti terlihat pada tabel berikut.

---

<sup>46</sup> Paul R. Krugman dan Maurice Obstfeld, *ed.* 4. *International economics, 'theory and policy'*, (Singapore: ISE, 1998), hlm. 121.

<sup>47</sup> A. Prasetyantoko. *Arsitektur Baru Ekonomi Global, 'Belajar Dari Keruntuhan Ekonomi Asia Tenggara'*, (Jakarta: Elex Media Komputindo, 2001), hlm. 95.

Tabel. 4.1 Peringkat Dunia Pelabuhan Berdasarkan Jumlah Arus barang

World Ranking	Port Name	Total TEU (million)
1	Shanghai	31.5
2	Singapore	29.8
3	Hong Kong	24.3
4	Shenzen	22.9
5	Busan	15.9
6	Ningbo	14.5
7	Guangzhou	13.9
8	Qingdao	12.8
9	Dubai	12.8
10	Rotterdam	12.2
11	Tianjin	11.2
12	Kaohsiung	9.8
13	Port Klang*	9.6
14	Hamburg	9.1
15	Antwerp	8.7
16	Los Angeles	7.8
17	Port Tanjung Pelepas*	7.5
18	Long Beach	6.6
19	Xiamen	6.4
20	Dalian	6.3

\*Pelabuhan Malaysia

(Sumber : Portklang Authority 2011)

Ada beberapa hal yang penulis nilai mempengaruhi beberapa keadaan sehingga mampu membuat Port Klang dan Tanjung Pelepas di Malaysia maju sebagai berikut:

## 1. Kondisi Umum Port Klang

*Port Klang* terletak di Negara bagian selangor, di pesisir selatan Peninsular, Malaysia. Lokasinya yang strategis di lembah Klang, wilayah paling kaya dan maju dimana hanya 40 km dari ibukota Negara, Kuala Lumpur. *Port Klang* juga merupakan pintu masuk utama yang tumbuh secara konsisten. Berdasarkan instruksi pemerintah pada tahun 1993, pelabuhan ini dibangun sebagai pelabuhan pusat B/M nasional dan terkadang juga digunakan sebagai persinggahan. *Port Klang* melayani *hinterland* yang menguasai dan dan menjadi pusat pertumbuhan terencana di Selangor. Di antara *hinterland* tersebut adalah Bandara Udara Internasional.

*Port Klang* masuk dalam 13 pelabuhan terbaik di dunia dan menangani 37% perdagangan laut Malaysia. Lokasinya yang strategis menjadikan *Port Klang* sebagai pelabuhan pertama yang menghubungkan lingkaran barat dan timur dari jalur perdagangan belahan Eropa dan timur dunia. Pelabuhan ini memiliki hubungan dagang dengan lebih dari 120 negara dan jaringan lebih dari 300 pelabuhan di seluruh dunia.

Dalam performance-nya, total alur barang yang diangkut pada tahun 2011 mencapai 9,603,926 TEUS dan kontainer sebanyak 194,167,667 FWT yang dapat dirinci sebagai berikut.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> Port Klang Authority, 2012.

Tabel. 4.2 Performance alur barang dan kontainer 2011 Portklang

Indigenous	3,515,050	37%
Transshipment	6,088,876	63%
Containerised	166,576,695	87%
Conventional	275,909,72	13%

(Sumber : Portklang Authority 2011)

## 2. Manajemen Port Klang

Beberapa hal penting terkait pengelolaan pelabuhan di Malaysia dapat dijabarkan sebagai berikut.<sup>49</sup>

- a. Pemerintah Malaysia mempunyai 2 pelabuhan utama terbesar yaitu *Port Klang* yang terletak di wilayah Kuala Lumpur dan Pelabuhan Tanjung Pelepas terletak di Wilayah Johor;
- b. Pembinaan penyelenggaraan *Port Klang* oleh *Port Klang Authority*;
- c. *Port Klang* memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan berkualitas;
- d. *Port Klang* terdiri dari 2 terminal yaitu *Nort Port* dan *West Port*;
- e. *Nort Port* terminal yang merupakan pelabuhan multipurpose dioperasikan oleh perusahaan *Nort Port (Malaysia) Bhd* yang merupakan cabang dari perusahaan *NCB Holding Bhd*;

<sup>49</sup> Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Commercial Code di Bidang Pelayaran*, (Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012), Bab IV, hlm. 76-78.



f. Demikian juga dengan *West Port Terminal* dioperasikan oleh Klang Multi Terminal Sdn Bhd yang juga merupakan cabang dari NCB Holding Bhd dan PTP dioperasikan oleh Johor *West Port Sdn Bhd*; Pembinaan penyelenggaraan Pelabuhan oleh *Port Authority*. Disamping itu, pengelolaan mencakup beberapa aktivitas antara lain:<sup>50</sup>

- a. Port Klang memiliki manajemen personal, fasilitas peralatan dan program operasional pelabuhan yang berkualitas;
- b. Port Klang ditetapkan sebagai kawasan bebas (*Free Zone*) tepatnya *Nortport* pada 1 April 1993, *South Point* pada 19 Februari 2004 dan *Westports* 20 Juni 1996 dimana investor bebas bersyarat untuk ke pelabuhan tersebut. Disamping itu kedua pelabuhan tersebut dilengkapi sarana angkutan yang komprehensif baik angkutan *container* melalui prasarana jalan raya, rel KA, laut dan sarana angkutan udara secara multi moda.

### **3. Kebijakan Privatisasi Dalam Aktivitas Port Klang**

Peraturan-peraturan yang melandasi aktivitas Port Klang dan Tanjung Pelepas dapat dilihat dari penjelasan di bawah ini:

- a. Sesuai peraturan perundang-undangan Pemerintah Malaysia, bahwa penyelenggaraan pelabuhan umum adalah menjadi tanggungjawab Pemerintah Malaysia melalui Menteri Pengangkutan Malaysia yang dalam

---

<sup>50</sup> *Ibid.*

pelaksanaan diselenggarakan oleh *Regulatory Authority* dengan tugas melakukan pembinaan atas penyelenggaraan kepelabuhan;

- b. Port Klang dibangun dengan investasi total untuk Port Klang sebanyak 50 million RM dan dibangun melalui pola kerja sama antara Pemerintah Malaysia dengan pihak Swasta, dimana untuk Port Klang dengan NCB Holding Bhd;
- c. Keikutsertaan pihak swasta tersebut dilakukan melalui prosedur tender terbuka dan Pemerintah Malaysia dengan memberikan hak konsesi selama 30 tahun dengan skema Built Operate dan Transfer (BOT);
- d. Pola bagi hasilnya dilakukan berdasarkan revenue sharing sebesar 30% dari revenue tahunan. Sedangkan pihak swasta mendapatkan *revenue* dari kegiatan *stevedoring* dan penumpukan sedangkan pelayanan kapal menjadi revenue dari Pemerintah Malaysia;
- e. Lahan dan perairan serta fasilitas basic infrastruktur seperti break water, alur, kolam, serta sarana bantu navigasi pelayaran disediakan oleh Pemerintah Malaysia, sedangkan bangunan dan fasilitas operasional pengelolaan pelabuhan disamakan dengan pihak swasta;
- f. Mengenai tarif pelabuhan dikontrol langsung oleh Pemerintah Malaysia.

#### **4. Peraturan yang berkaitan aktivitas bisnis di *Portklang***

Sebagai payung hukum dalam praktik bisnis yang terjadi dan perangkat-perangkat terkait di Portklang terdapat beberapa peraturan nasional yang dirujuk

dan berpengaruh terhadap kegiatan bisnis pelayaran. Peraturan-peraturan tersebut antara lain:<sup>51</sup>

- a. **Ordinan Pengangkutan Kargo Melalui Air 1950**
- b. **Ordinan Perkapalan Saudagar 1952**
- c. **Ordinan Perkapalan Saudagar (Sabah) 1960**
- d. **Ordinan Perkapalan Saudagar (Sarawak) 1960**
- e. **Akta Lembaga Dius Api**
- f. **Akta Lembaga Pelabuhan 1963**
- g. **Akta Suruhanjaya Pelabuhan Pulau Pinang 1955**
- h. **Akta Lembaga Pelabuhan Bintulu 1981**
- i. **Akta Pelabuhan (Penswastaaan)**

Selain peraturan yang berlaku secara nasional tersebut, di Portklang juga diberlakukan pengaturan yang berasal dari perjanjian internasional baik yang bersifat bilateral maupun multilateral. Perjanjian internasional secara bilateral dapat di lihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.3 Perjanjian bilateral Malaysia

1983	<b>Malaysia-Bangladesh</b>
1983	<b>Malaysia-Turkey</b>
1985	<b>Malaysia-Belgo-Luxemburge</b>
1985	<b>Malaysia-Sri Lanka</b>

<sup>51</sup> Port Klang Authority, 2012.

1985	Malaysia-Pakistan
1987	Malaysia-Russia
1987	Malaysia-China
1988	Malaysia-Indonesia
1988	Malaysia-South Korea
1991	Malaysia-Romania
1992	Malaysia-Vietnam
1997	Malaysia-South Africa

(sumber: Portklang Authority 2011)

Sedangkan dalam hal pelaksanaan hukum komersilnya, Malaysia memberlakukan Malaysia *Carriage of Goods by Sea Act* atau disingkat Malaysia COGSA yang diberlakukan 1950 sejak pendudukan Inggris. Pasca kemerdekaanya, beberapa peraturan lain ditetapkan untuk diberlakukan di dua wilayah Malaysia yaitu, *Convention Relating to the Carriage of Goods by Sea and to the Liability of Shipowners and Others* yang diberlakukan tahun 1960 di Malaysia Timur (Sarawak), dan di wilayah Sabah peraturan turunan tahun 1961 yang mengadopsi *Hague Rules*. Namun saat ini Malaysia masih dalam proses upaya revisi peraturanya yaitu COGSA dengan disesuaikan peraturan internasional yang lebih relevan saat ini seperti *Hague-Visby Rules* 1968 terutama dalam hal tanggungjawab dan ganti rugi.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, penulis dapat menguraikan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa ada beberapa bentuk hambatan berupa praktik usaha dan kebijakan pemerintah yang pada akhirnya menyebabkan atau berpotensi menyebabkan inefisiensi di pelabuhan. Hambatan-hambatan tersebut penulis bagi kedalam dua sifat, yaitu hambatan yang bersifat yuridis dan hambatan yang bersifat non-yuridis.
  - a. Hambatan yang bersifat yuridis. Hambatan tersebut antara lain hambatan yang berasal dari kebijakan pemerintah yang berbentuk regulasi terkait praktik bisnis yang ada di pelabuhan dan terjadinya pelanggaran terhadap hukum persaingan.
  - b. Hambatan-hambatan yang bersifat non yuridis. Hambatan yang dimaksud seperti struktur bisnis yang memungkinkan operator memiliki peran ganda selain sebagai operator, ketidak mampuan swasta dalam melakukan investasi dan terjadinya pungutan liar sehingga biaya yang keluar dibebankan kepada barang yang tentu memicu *high cost economy*. Meskipun praktik usaha di pelabuhan Indonesia dijalankan berdasarkan regulasi yang sudah dibentuk, praktik yang berjalan di lapangan acapkali menyimpangi sistem yang ada, terutama dalam hal penetapan tarif, pungutan, perizinan

dan lain-lain yang dinilai dapat menimbulkan efek inefisiensi dan *high cost economy*. Meskipun hambatan kedua ini merupakan hambatan non yuridis, namun sebenarnya dapat juga menimbulkan akibat hukum, dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dibuat salah satunya adalah untuk mencegah tindakan yang mengarah pada struktur bisnis yang menciptakan *entry barrier* bagi kompetitor.

2. Ada beberapa upaya yang dapat ditempuh untuk menanggulangi hambatan yang ada. Secara garis besar upaya hukum yang harus ditempuh untuk menciptakan efisiensi di pelabuhan dapat dilakukan dengan melakukan penegakan hukum (*law enforcement*) terhadap peraturan yang dirasa sudah memadai namun belum berjalan efektif serta diikuti optimalisasi peran lembaga yang memiliki otoritas untuk melakukan pengawasan. Selain itu upaya revisi maupun *judicial review* perlu juga dilakukan terhadap peraturan yang dirasa kontraproduktif dengan tujuan yang hendak dicapai undang-undang yaitu efisiensi. Selain upaya hukum tersebut beberapa upaya lain juga penulis ajukan untuk dapat ditempuh guna menciptakan efisiensi di pelabuhan, diantaranya memfungsikan peran otoritas pelabuhan sebagai representasi pemerintah dalam memberikan konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang dinilai mampu melakukan pengelolaan, atau jalan lain yaitu perbaikan ulang tata kelola yang selama ini berlangsung.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan studi ini, kiranya perlu disampaikan rekomendasi-rekomendasi sebagai upaya lanjut sebagai berikut:

1. Agar dioptimalkan lembaga yang memiliki otoritas untuk melakukan fungsi kontrol agar peraturan yang ada dapat berjalan efektif. Hal ini penting untuk mewujudkan efisiensi dan menghindari '*high cost economy*' karena sistem yang berjalan baik.
2. Dalam praktek, pola pembagian wewenang harus ditegaskan kembali yaitu BUP sebagai pelaku usaha dan pemerintah sebagai regulator serta ditindaklanjuti dengan pola pengawasan yang tepat. Selain itu harus ada kebijakan utama untuk meningkatkan intensitas bisnis pelayaran yang mempermudah pelaku usaha tanpa terhambat dengan peraturan seperti kebijakan pelabuhan bebas (*free zone*) terutama untuk aktivitas perdagangan internasional atau ekspor-impor.

## DAFTAR PUSTAKA

- A. Prasetyantoko. *Arsitektur Baru Ekonomi Global, 'Belajar Dari Keruntuhan Ekonomi Asia Tenggara'*, Jakarta: Elex Media Komputindo, 2001.
- Adi, Rianto. *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Jakarta: Granit, 2004.
- Asch, Peter. *Industrial Organization and Antitrust Policy*, John Wiley and Son: New York, Chichester, Brisbane, Toronto, Singapore, 1982.
- Anggraini, A. M. Tri. *Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*. Jakarta; Program Pasca Sarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003.
- Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam <http://sekartrisakti.wordpress.com/2011/06/08/kajian-yuridis-terhadap-perjanjian-penetapan-harga-berdasarkan-uu-no-5-tahun-1999-tentang-larangan-praktek-monopoli-dan-persaingan-usaha-tidak-sehat/>, diakses pada 2 Desember 2012.
- Andansari, Listyaningrum, "Penerapan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Asas Cabotage dalam Pelayaran Niaga Indonesia di Era Perdagangan Bebas (Studi di Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya) dalam <http://elibrary.ub.ac.id/handle/123456789/29769>, akses 10 Mei 2012.
- Batti, Pieter. "Masalah dalam UU Pelayaran," <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt4dfb22c545ed4/masalah-dalam-penerapan-uu-pelayaran-broleh--pieter-batti->, diakses pada 29 Juli 2012.
- Bisnis Indonesia, "Masukan Soal Liberalisme Logistik Segera Disampaikan," *Artikel*, 22 Oktober 2007.
- Campbell, Henry. *Black's Law Dictionary, Sixth Edition*, St. Paul, West Publishing Company, 1990.
- Fuady, Munir. *Hukum anti Monopoli, Menyongsong Era Persaingan Sehat*, Bandung: P.T. Aditya Bakti, 1999.
- Haraid, Edy Suandi. *Perekonomian Indonesia: Masalah dan Kebijakan Kontemporer*, Yogyakarta: UII Press, 2000.
- Hermansyah. *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Jakarta: Perdana Media Group, 2008.
- Ibrahim, Johnny. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Surabaya: Bayu Media, 2005.



- Juwana, Hikmahanto. *Bunga Rampai Hukum Ekonomi Dan Hukum Internasional*, Jakarta: Penerbit Lentera Hati, 2002.
- Jinca, M. Yamin. *Transportasi Laut Indonesia; Analisis Sistem dan Studi Kasus*, Cetakan Pertama. Surabaya: Brilian Internasional, 2011.
- Kent, Paul. *Persaingan Pelabuhan dan Kebutuhan untuk Mengatur Perilaku anti Persaingan*, Jurnal Prakarsa Infrastruktur Indonesia, April 2012.
- Krugman, Paul R. dan Maurice Obstfeld, ed. 4. *International economics, 'theory and policy'*, Singapore: ISE, 1998.
- Kusumaatmadja, Mochtar. *Hukum Masyarakat dan Pembinaan Hukum Nasional*, Bandung: Binacipta, 1976.
- Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Pola Penyelenggaraan Kenavigasian di Indonesia*, Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012.
- Kementerian Perhubungan Laut, *Studi Pengembangan Commercial Code di Bidang Pelayaran*, Jakarta: Badan Penelitian dan Pengembangan, 2012.
- Lubis, Andi Fahmi dkk., *Hukum Persaingan Usaha; Antara Teks & Konteks*, Indonesia: Republik Indonesia dan Republik Federal Jerman, 2009.
- Mankiw, N. Gregory. *Pengantar Ekonomi*, Edisi Kedua, Jakarta: Erlangga, 2003.
- Mahfud MD, Bergesernya fungsi hukum, artikel dalam <http://www.mahfudmd.com/index.php?page=web.OpiniLengkap&id=7&PHPSESSID=3pomg5qssacihd9eslht1j4965>, diakses pada 20 Agustus 2012.
- Mulyadi, Lilik. Teori Hukum Pembangunan Mochtar Kusumaatmadja, dalam [http://pn-kepanjen.go.id/index.php?option=com\\_content&view=article&id=92:teori-hukum-pembangunan-&catid=23:artikel&Itemid=36](http://pn-kepanjen.go.id/index.php?option=com_content&view=article&id=92:teori-hukum-pembangunan-&catid=23:artikel&Itemid=36), diakses 13 Desember 2012.
- Nasution, M. Nur. *Manajemen Transportasi*, Cetakan Kedua, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- Nuryanto. Implementasi Undang-Undang Pelayaran; Dapatkah menghilangkan monopoly pelabuhan?, lihat dalam <http://jurnal.stimart-amni.ac.id/index.php/jst/article/download/2/2>, diakses pada 25 Nopember 2012.
- Nurhayat, Wiji. *Pungli di Tanjung Priok Mulai dari Keamanan Hingga Urus Dokumen* <http://finance.detik.com/read/2012/08/03/190658/1982872/4/pungli-di-tanjung-priok-mulai-dari-keamanan-hingga-urus-dokumen>, diposting pada 3 Agustus 2012.

- Posner, Richard A. *Economic Analysis of Law*, Fifth Edition. United State of America: A Division of Aspen Publishers, Inc., 1998.
- Raharjo, Satjipto. *Sosiologi Hukum*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2010.
- Saleh, Chairul. Sebuah Pemikiran terhadap Peraturan Perundang-Undangan Mengenai Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), dalam <http://hukum.kompasiana.com/2012/03/20/sebuah-pemikiran-terhadap-peraturan-perundang-undangan-mengenai-komisi-pengawas-persaingan-usaha-kppu/>, diposting pada 20 Maret 2012.
- Samuelson, Paul A. dan William D. Nordhaus. *Economics; International Edition*, 15<sup>th</sup> ed., United States of America: McGraw-Hill, 1995.
- Saputra, I Nyoman Gede. Wawancara dengan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan III Tanjung Perak, , Surabaya, 20 Maret 2012.
- Starke, J. G. *Pengantar Hukum Internasional* terj. Bambang Iriana Djadja Atmaja, ed. 10. Jakarta: Sinar Grafika, 2004.
- Syahmin AK. *Hukum Dagang Internasional; Dalam Kerangka Studi Analitis*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006.
- Subiyakto, Bambang. “Pelayaran, Pelabuhan dan Perdagangan”, dalam <http://subiyakto.wordpress.com/2008/03/18/pelayaran-pelabuhan-dan-perdagangan/>, diakses pada 29 Juli 2012.
- Suryanti, Nyulistiowati. *Privatisasi dalam Pengoperasian dan Pemeliharaan Fasilitas Pelabuhan di Indonesia serta Implikasinya*, dalam <http://lontar.ui.ac.id/opac/themes/libri2/detail.jsp?id=72218&lokasi=lokal>, diakses pada 2 Desember 2012.
- Sukirno, Sudono. *Pengantar Teori Mikroekonomi* ed. Ketiga. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2002.
- Sulipan, Penelitian Deskriptif Analitis; *Berorientasi Pemecahan Masalah*, dalam <http://goeroendeso.files.wordpress.com/2009/01/penelitian-deskriptif-analitis.doc>, diakses pada 10 Mei 2012.
- Simanjuntak, Wismar. “UU Pelayaran Hapus Monopoli di Pelabuhan,” dalam [http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu\\_pelayaran\\_hapus\\_monopoli\\_di\\_pelabuhan/#.UBLnm6AR-So](http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2010/11/24/8575/uu_pelayaran_hapus_monopoli_di_pelabuhan/#.UBLnm6AR-So), diakses pada 28 Juli 2012.
- Siswanto, Arie. *Hukum Persaingan Usaha*, Jakarta: Ghalia, 2002.
- Widyasanti, Amalia Adininggar. *Cetak Biru Sistem Logistik Nasional*, materi disampaikan pada seminar Sistem Logistik Nasional, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, 3 Mei 2012.

<http://jifoksi-mti.com/Berita/Bisnis/2726>, Gubernur Desak Pelindo III Patuhi UU 17/2008, diakses pada 7 Mei 2012.

<http://plato.stanford.edu/entries/legal-econanalysis/> , *The Economic Analysis of Law* . diakses pada 20 Juli 2012.

<http://www2.tempo.co/read/news/2012/10/03/090433450/Akbar-Tanjung-Aturan-WTO-Untungkan-Negara-Maju> ,diakses pada 17 Nopember 2012.

<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/29351/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada 18 Nopember 2012.

<http://gagasanhukum.wordpress.com/2012/08/27/selamatkan-pasal-33-uud-45/> diakses pada 17 Nopember 2012.

[http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan\\_Indonesia\\_II#Sejarah](http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Indonesia_II#Sejarah), diakses pada 20 Nopember 2012.

[http://www.igj.or.id/index.php?option=com\\_content&task=view&id=65&Itemid=56](http://www.igj.or.id/index.php?option=com_content&task=view&id=65&Itemid=56). Diakses pada 17 Desember 2012.

<http://cil.nus.edu.sg/2007/2007-asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector/> diakses 17 Desember 2012.

[www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujuaec2015.ppt](http://www.depkeu.go.id/ind/others/.../kesiapaninamenujuaec2015.ppt) diakses pada 17 Desember 2012.

[http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab\\_iii\\_kondisi.pdf](http://www.ekon.go.id/media/filemanager/2012/03/22/b/a/bab_iii_kondisi.pdf), diakses pada 17 Desember 2012.

<http://www.asean.org/communities/asean-economic-community/item/asean-sectoral-integration-protocol-for-the-logistics-services-sector>, diakses pada 29 Nopember 2012.

<http://www.indonesiainancetoday.com/read/36812/Pelabuhan-AKR-Corporindo-Diperkirakan-Telan-Biaya-Rp-9-Triliun> diposting pada 26 Nopember 2012.

<http://www.republika.co.id/berita/breaking-news/ekonomi/09/02/27/34123-kppu-bumn-tak-boleh-lakukan-monopoli>, diakses pada 25 Nopember 2012.

<http://industri.kontan.co.id/news/pelindo-iii-bermitra-dengan-4-konsorsium-pbm-1> , diakses pada 2 Desember 2012.

<http://www.radartarikan.co.id/index.php/kategori/detail/Tarakan/21567>, diakses pada 28 Nopember 2012.

<http://www.bumn.go.id/21132/publikasi/berita/kppu-batalkan-klausul-perjanjian-pt-pelindo-ii-dengan-pt-jict/> , diakses pada 31 Juli 2012.

<http://pandawagangsal.blogspot.com/2012/07/sistem-logistik-nasional-amburadul.html> diakses pada 2 Desember 2012.

<http://uopkaa.blogspot.com/2012/06/ekonomi-internasional-peran-investasi.html?zx=fc265e0840ba5e96> diakses 28 Nopember 2012.

<http://www.jurnalpublik.com/index.php/berita-utama/153-2015-asean-miliki-hukum-dan-otoritas-persaingan-usaha>, 2015, 'ASEAN Miliki Hukum dan Otoritas Persaingan Usaha'. Diposting pada 6 Juni 2012.

[http://www.wto.org/english/docs\\_e/legal\\_e/26-gats\\_01\\_e.htm](http://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/26-gats_01_e.htm) diakses pada 17 Desember 2012.

<http://www.bappenas.go.id/blog/?p=97> diakses pada 17 Nopember 2012.

[http://pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PNADN189.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PNADN189.pdf), diakses pada 26 Nopember 2012.

Indonesia. Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

Indonesia. Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Indonesia. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan.

Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012.

ASEAN. Asean Sectoral Integration Protocol for the Logistic Services Sector 2007.

Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 74/PUU-VIII/2010 dalam perkara yang diajukan oleh Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI).



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

Nomor : HK 003/1/11 Phb 2011

Jakarta, 6 Mei 2011

Lampiran : -

Perihal : Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero)

Kepada Yth.

1. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero)
2. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero)
3. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero)
4. Direktur Utama PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero)

di

**T E M P A T**

1. Dalam rangka memberikan kepastian hukum dan kepastian berusaha bagi Badan Usaha Pelabuhan yang telah ada saat diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, yakni PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara Bidang Kepelabuhanan yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, telah diatur ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai berikut:

a. Pasal 344 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) serta Penjelasannya:

1) ayat (1)

"Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan pelabuhan tetap menyelenggarakan kegiatan pengusahaan di pelabuhan berdasarkan Undang-Undang ini".

## 2) ayat (2)

"Dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Undang-Undang ini berlaku, kegiatan usaha pelabuhan yang dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib disesuaikan dengan ketentuan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini".

## Penjelasan:

Penentuan waktu 3 (tiga) tahun dalam ketentuan ini dimaksudkan untuk memberikan waktu yang cukup bagi Pemerintah merencanakan pengembangan pelabuhan dan Badan Usaha Milik Negara. Untuk keperluan pengembangan tersebut atas perintah Menteri dilakukan:

- a) evaluasi aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan; dan
- b) audit secara menyeluruh terhadap aset Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan usaha pelabuhan.

## 3) ayat (3)

"Kegiatan perusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud".

## Penjelasan:

Yang dimaksud dengan "tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara" adalah Badan Usaha Milik Negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991, dan Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 1991, tetap menyelenggarakan kegiatan usaha di pelabuhan yang meliputi:

- a) kegiatan yang diatur dalam Pasal 90 ayat (1), ayat (2), ayat (3) dan ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- b) penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c) pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- d) penyediaan dan perusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan;

b. Pasal 345 ayat (1) dan ayat (2) :

1) ayat (1)

"Perjanjian atau kerja sama di dalam Daerah Lingkungan Kerja antara Badan Usaha Milik Negara yang telah menyelenggarakan usaha pelabuhan dengan pihak ketiga tetap berlaku".

2) ayat (2)

"Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, perjanjian atau kerja sama Badan Usaha Milik Negara dengan pihak ketiga dilaksanakan sesuai dengan Undang-Undang ini".

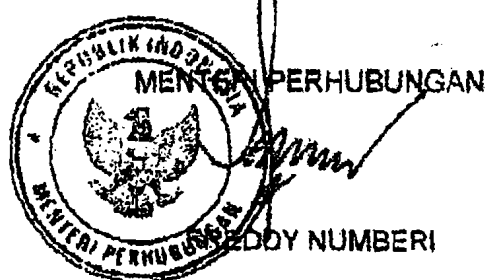
2. Sehubungan dengan hal tersebut di atas, dalam rangka penerapan ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terhadap PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) diberlakukan hal-hal sebagai berikut:

- a. untuk dapat memberikan pelayanan jasa kepelabuhanan, PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) wajib memiliki izin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan;
- b. pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) dilakukan berdasarkan konsesi dari Otoritas Pelabuhan yang dituangkan dalam bentuk perjanjian dan sambil menunggu perjanjian konsesi maka pelayanan jasa kepelabuhanan termasuk pelayanan jasa labuh tetap dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);
- c. konsesi pelayanan jasa kepelabuhanan pada terminal yang pada saat ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 telah diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), diberikan kepada PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) tanpa melalui mekanisme lelang;
- d. pemberian konsesi terhadap pelayanan jasa kepelabuhanan pada terminal yang pada saat ditetapkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 telah diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) diberikan setelah dilakukan evaluasi aset dan audit secara menyeluruh terhadap aset PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);
- e. pembangunan dan/atau pengembangan fasilitas pelabuhan di atas tanah aset PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) dalam rangka peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) merupakan bagian dari konsesi yang telah diberikan;

- f. sebelum adanya perjanjian konsesi, apabila terjadi sesuatu yang dapat menghambat pelayanan jasa kepelabuhanan yang harus segera dilakukan pemulihan dan tidak dapat menunggu pembiayaan dari APBN, maka pemeliharaan penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) selzin Otoritas Pelabuhan;
- g. aset yang telah dimiliki oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) yang merupakan kekayaan negara yang dipisahkan, tetap menjadi aset PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);
- h. terhadap tanah pelabuhan yang saat ini telah berstatus hak pengelolaan atas nama dan/atau tercatat sebagai aset PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), tetap sebagai hak pengelolaan dan/atau aset PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);
- i. penyediaan dan pengusahaan tanah untuk kebutuhan pengembangan usaha kepelabuhanan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
- ✓ j. PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) dapat melakukan perjanjian kerjasama dengan badan usaha lainnya dalam penyediaan dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan, khusus untuk kerjasama pemanfaatan tanah di pelabuhan terlebih dahulu memperoleh rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan dalam kaitan kesesuaian dengan Rencana Induk Pelabuhan;
- k. sebagai Badan Usaha Pelabuhan, PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) bertanggung jawab terhadap kinerja pelayanan di terminal yang diusahakannya;
- l. dalam pelaksanaan kegiatan pelayanan jasa bongkar muat, PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) dapat bekerja sama dengan Perusahaan Bongkar Muat yang memperoleh penunjukan dari pemilik barang dengan prinsip saling menguntungkan dengan memperhatikan sarana, prasarana, dan keahlian serta pengalaman perusahaan bongkar muat yang bersangkutan;
- m. perusahaan bongkar muat yang akan melakukan kegiatan bongkar muat di pelabuhan yang diusahakan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), terlebih dahulu mendapat rekomendasi dari Otoritas Pelabuhan; —



- n. pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) dilakukan berdasarkan sistem dan prosedur pelayanan kapal dan barang yang ditetapkan dan diawasi oleh Otoritas Pelabuhan;
  - o. sambil menunggu proses pembaharuan pelimpahan pelayanan pemanduan kepada PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero), pelaksanaan pemanduan di perairan yang telah dilimpahkan kepada PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) tetap dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero).
3. Demikian untuk menjadi perhatian dan dilaksanakan dengan penuh tanggung jawab. —

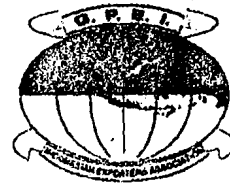


Tembusan :

1. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian;
2. Menteri Keuangan;
3. Menteri Sekretaris Negara;
4. Menteri Badan Usaha Milik Negara;
5. Direktur Jenderal Perhubungan Laut.

# KESEPAKATAN BERSAMA

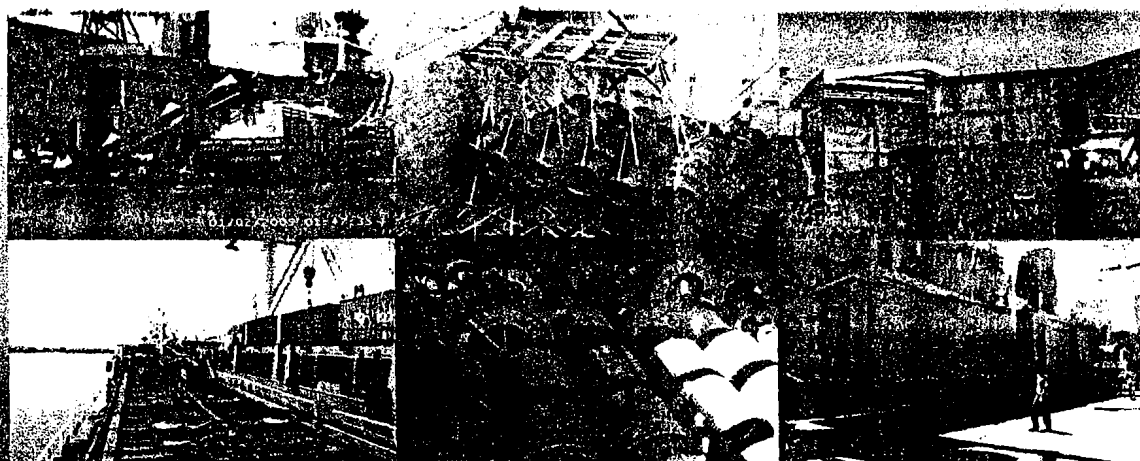
DPW APBM JAWA TIMUR,  
DPC INSA SURABAYA, DPW ALFI/INFA JAWA TIMUR,  
DPD GPEI JAWA TIMUR dan BPD GINSI JAWA TIMUR



## TARIF

PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT  
( OPP / OPT )  
TAHUN 2012

DI LINGKUNGAN PELABUHAN TANJUNG PERAK  
SURABAYA



Berlaku terhitung mulai tanggal 1 Januari 2012

## PENGANTAR

Assalaamualaikum Wr Wb ,

Berkat Rahmat Tuhan Yang Maha Esa, bahwa pada tanggal 19 Januari 2012, Kami para Pengurus/Pimpinan Asosiasi Kepelabuhanan TG. Perak telah setuju secara bulat untuk melakukan penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat (OPP/OPT) di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yang diberlakukan terhitung mulai tanggal 19 Pebruari 2012

Bahwa Kami para Pengurus/Pimpinan Asosiasi Kepelabuhanan TG. Perak yaitu : DPW APBMI Jawa Timur, DPC INSA Surabaya, DPW ALFI/ILFA Jawa Timur, DPD GPEI Jawa Timur dan BPD GINSI Jawa Timur , yang bertindak masing-masing untuk dan atas nama anggotanya, telah mengikatkan diri untuk melaksanakan Kesepakatan Bersama ini dengan penuh tanggung jawab serta Kami mengharapkan dukungar dari maupun kerjasama dengan OTORITAS PELABUHAN TANJUNG PERAK III SURABAYA dan Instansi terkait lainnya yang berkompeten.

Disamping itu, implementasi Kesepakatan Bersama ini diupayakan dapat meningkatkan mutu pelayanan jasa bongkar muat serta produktivitas bongkar muat di lingkungan Pelabuhan TG. Perak.

Akhirul kata, dengan senantiasa Kita berdoa dan berusaha serta dengan semangat kebersamaan, marilah Kita wujudkan lingkungan yang kondusif di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dalam menghadapi globalisasi perdagangan di masa kini dan mendatang.

Demikian, semoga Tuhan Yang Maha Esa melindungi Kita semua.

Wassalaamualaikum Wr Wb.

## KESEPAKATAN BERSAMA

### Antara

DPW APBMI JAWA TIMUR dengan  
DPC INSA SURABAYA, DPW ALFI / ILFA JAWA TIMUR, DPD GPEI JAWA  
TIMUR dan BPD GINSI JAWA TIMUR

### Tentang

TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT (OPP/OPT) TAHUN 2012  
DI LINGKUNGAN PELABUHAN TANJUNG PERAK

---

DPW APBMI JAWA TIMUR	No. : 012/APBMI/II/2012
DPC INSA SURABAYA	No. : 07/INSA SBY/II/2012
DPW ALFI / ILFA JAWA TIMUR	No. : 044/ALFI - JATIM/II/2012
DPD GPEI JAWA TIMUR	No. : 054/DPD/GPEI - JTM/II/2012
BPD GINSI JAWA TIMUR	No. : 008/G.T/II/2012

- Menimbang : a. Bahwa Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat di lingkungan Pelabuhan TG. Perak tahun 2012 yang ditetapkan berdasarkan Kesepakatan Bersama 5 (lima) Asosiasi Kepelabuhanan TG. Perak, dipandang perlu untuk dilakukan penyesuaian ;
- b. Bahwa dalam membuat Kesepakatan Bersama tentang Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dimaksud dengan memperhatikan kepentingan Pengguna Jasa Bongkar Muat, Penyedia Jasa Bongkar Muat, Tenaga Kerja Bongkar Muat, peningkatan mutu dan kelancaran pelayanan ;
- Mengingat : a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 14 tahun 2002, tertanggal 25 Pebruari 2002 tentang Penyelenggaraan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal
- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 tahun 2007 tertanggal 31 Juli 2007 tentang Pedoman Perhitungan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat dari dan ke Kapal di Felabuhan ;
- c. Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor : 81 tahun 2011 Tanggal 20 Nopember 2011 tentang Penetapan Upah Minimum Kabupaten/Kota di Jawa Timur tahun 2012 ;

- d. Hasil musyawarah mufakat antara DPW APBMI Jawa Timur dengan Pengurus Koperasi TKBM Usaha Karya dan PUK FSPMI TKBM TG. Perak pada tanggal 05 Januari 2012 ;
- e. Hasil / Kesimpulan Rapat 5 (lima) Asosiasi Kepelabuhanan TG. Perak tanggal 7 Pebruari 2012 di Surabaya, tentang penyesuaian Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat (OPP/OPT) untuk tahun 2012 di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak .

### **MEMUTUSKAN**

#### **DENGAN MENCABUT :**

Kesepakatan Bersama antara DPW APBMI JAWA TIMUR dengan DPC INSA SURABAYA, DPW ALFI/ILFA JAWA TIMUR, DPD GPEI JAWA TIMUR dan BPD GINSI JAWA TIMUR tentang Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat (OPP/OPT) Tahun 2011 di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak, tanggal 11 Pebruari 2011, Nomor :

DPW APBMI JAWA TIMUR	No. : 008/APBMI/II/2011
DPC INSA SURABAYA	No. : 09/INSA-SBY/II/2011
DPW ALFI / ILFA JAWA TIMUR	No. : 034/GAFIN-JATIM/II/2011
DPD GPEI JAWA TIMUR	No. : 009/DPD - JATIM/II/2011
BPD GINSI JAWA TIMUR	No. : 076/DIV/III/2011

#### **MENETAPKAN :**

- PERTAMA : Kesepakatan Bersama tentang Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat (OPP/OPT) tahun 2012 di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak ;
- KEDUA : Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak sebagaimana diktum pertama adalah tarif pedoman ;
- KETIGA : Ketentuan – ketentuan dalam Kesepakatan Bersama tentang Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat sebagaimana diktum pertama adalah diatur dalam pasal-pasal berikut ini :

**Pasal 1**  
**PENGERTIAN**

- (1) Tarif pelayanan jasa bongkar muat atau lazimnya disebut Ongkos Pelabuhan Pemuatan (OPP) dan Ongkos Pelabuhan Tujuan (OPT) adalah harga tertentu untuk setiap jenis pelayanan jasa bongkar muat barang-barang non petikemas yang diberikan oleh Penyedia Jasa Bongkar Muat ( Perusahaan Bongkar Muat ) kepada Pengguna Jasa Bongkar Muat ;
  
- (2) Tarif pelayanan jasa bongkar muat terdiri dari beberapa jenis atau komponen dan kondisi ( term ), yaitu :
  - a. Stevedoring ;
  - b. Cargodoring ;
  - c. Receiving / Delivery ;
  - d. FIOS term ;
  - e. Liner term ;
  - f. Truck lossing / loading FIOS term ;
  - g. Truck lossing / loading Liner term ;
  - h. Liner - Stevedoring .
  
- (3) Golongan tarif pelayanan jasa bongkar muat adalah merupakan penggolongan tarif yang ditetapkan berdasarkan kelompok barang, terdiri dari :
  - a. General Cargo ;
  - b. Bag Cargo ;
  - c. Komoditi ringan ;
  - d. Barang in drum ;
  - e. Cair melalui pipa;
  - f. Kayu bulat ( log ) ;
  - g. Rotan / Bambu ;
  - h. Bahan baku untuk produk besi (Raw material) ;
  - i. Curah kering ;
  - j. Hewan ( kerbau, sapi, kuda, dan lainnya ).
  
- (4) Satuan ukuran dari setiap komponen dan atau kondisi ( term ) dalam tarif pelayanan jasa bongkar muat, dihitung berdasarkan satuan per ton/m<sup>3</sup> dan ekor untuk hewan ;
  
- (5) Yang dimaksud Komoditi Ringan selain yang tersebut dalam Daftar Lampiran I Kesepakatan Bersama ini adalah komoditi yang dikemas dalam karung kapasitas 100 Kg beratnya hanya kurang dari 70 % bila diisi penuh dari kapasitas karungnya, dan komoditi yang dikemas dalam karung

beratnya kurang dari 40 Kg ;

- (6) Yang dimaksud Bag Cargo adalah komoditi yang terpisah kemasannya, dikemas dalam kantong plastik, goni, kertas, kain yang terurai dalam arti tidak di pallet/ di unitisasi tidak lebih dari 100 Kg ;
- (7) Yang dimaksud Bahan baku untuk produk besi adalah bahan *raw material* atau bahan baku yang melalui proses pengolahan tertentu untuk dibuat menjadi produk besi, diantaranya :
- a. Pig Iron, yaitu besi dalam bentuk pig atau gumpalan kecil dalam bentuk asalnya ;
  - b. Billet, yaitu produk setengah jadi dari besi atau baja dengan penampang bujur sangkar berbagai ukuran dan berbagai ukuran panjang ;
  - c. Steel Bloom, yaitu produk setengah jadi dari besi atau baja dengan penampang selain bujur sangkar berbagai ukuran dan berbagai ukuran panjang ;
  - d. Slab Iron, yaitu produk lantain dari besi atau baja dengan berbagai ukuran lebar dan panjang, dengan ketebalan tertentu sedemikian rupa sehingga tidak dapat digulung, atau hanya dalam bentuk lembaran / sheets ;
  - e. Plate Iron dalam coil, yaitu produk lantain dari besi atau baja dengan berbagai ukuran tebal, lebar dan panjang, dalam bentuk lembaran / sheets ;
  - f. Wire Rod, yaitu Batang / bars termasuk batang poros / shaft bars, batang kecil / rods atau kawat / wire, dicanai, ditarik, diekstrusi atau dipuntir dari besi atau baja dengan berbagai ukuran ketebalan garis tengah dan panjang dalam bentuk batangan, gulungan berputaran teratur atau tidak teratur, dibengkokkan atau lainnya, dikemas atau tidak .

*Catatan :*

1. Untuk Plate Iron dalam coil ( huruf e ) yang dipalut, disepuh atau dilapisi, digolongkan sebagai barang – barang **GENERAL CARGO** ;
2. Bahan baku untuk produk besi selain jenis tersebut di atas digolongkan tarifnya termasuk dalam kelompok barang – barang **GENERAL CARGO**.

## Pasal 2

### KETENTUAN KOMPONEN DAN KONDISI / TERM DALAM TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT

- (1) Tarif pelayanan jasa bongkar muat terdiri dari komponen biaya – biaya upah TKBM dan biaya PBM yang terdiri dari kegiatan Stevedoring, Cargodoring, Receiving/Delivery ditambah dengan biaya kesejahteraan TKBM, Jaminan Sosial TKBM dan administrasi Koperasi TKBM ;

- (2) Tarif pelayanan jasa bongkar muat dalam kondisi FIOS Term terdiri dari biaya Stevedoring, Cargodoring dan Receiving / Delivery ;
- (3) Tarif pelayanan jasa bongkar muat dalam kondisi Liner Term terdiri dari biaya Cargodoring dan Receiving / Delivery ;
- (4) Tarif truck lossing/loading ( Ship Side Receiving/Delivery ) atas kondisi FIOS term terdiri dari 100 % biaya Stevedoring ditambah 70% biaya Cargodoring dan 55 % biaya Receiving / Delivery ;
- (5) Tarif Truck Lossing/ loading (Ship Side Receiving/ Delivery) atas kondisi Liner term terdiri dari 70% Cargodoring dan 55% biaya Receiving/ Delivery;
- (6) Tarif kondisi Liner - Stevedoring adalah beban Shipping Company (Perusahaan Angkutan Laut atau Pelayaran) ; sedangkan Cargodoring dan Receiving/Delivery beban pemilik barang.
- (7) Dasar hitungan satuan pembebanan biaya pelayanan jasa bongkar muat, diambil yang terbesar diantara :
  - a. Gross Ton / m<sup>3</sup> menurut manifest ;
  - b. Gross Ton / m<sup>3</sup> menurut B/L ;
  - c. Ekor untuk hewan ;
  - d. Tally / pengukuran.
- (8) Apabila ada tambahan biaya karena perubahan sistim penanganan barang seperti uang ganco dan borong gawe, maka biaya tersebut menjadi tanggungan pemilik barang, sedangkan untuk uang tunggu gang buruh menjadi beban agen pelayaran ;
- (9) Pembebanan terhadap barang-barang setiap party atau B/L yang beratnya atau volumenya kurang dari 3 ton, dihitung menjadi 3 ton ;
- (10) Dalam hal terjadi kondisi pelaksanaan pembongkaran ship side delivery terpaksa harus melalui penimbunan sementara, maka jumlah barang yang ditimbun tersebut diberlakukan tarif masuk gudang ;
- (11) Besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat yang dibebankan kepada pemilik barang (Consignee/Shipper) ditetapkan secara rata-rata baik pada hari kerja biasa maupun pada hari Minggu/libur resmi.



**Pasal 3**

**BESARAN TARIF PELAYANAN JASA BONGKAR MUAT (TARIF DASAR)**

No	GOLONGAN BARANG	SATUAN	ST/	CD	R/D	FIOS Term	LINER Term	T/L FIOS	T/L LINER
1	General Cargo	T / m <sup>3</sup>	31.763	32.201	20.591	84.555	52.792	65.628	33.865
2	Bag Cargo	T	26.868	26.366	20.634	74.868	48.000	57.223	30.355
3	Komoditi Ringan	T	24.056	25.904	19.075	69.035	44.979	52.679	44.979
4	Brg cair (in drum)	T	21.169	21.462	13.723	56.354	35.185	43.740	22.571
5	Cair melalui pipa	-	-	-	-	-	-	13.375	-
6	Kayu bulat (Log)	T / m <sup>3</sup>	10.082	9.276	6.197	25.555	15.473	20.146	10.064
7	Rotan/Bambu	T	36.471	36.976	23.644	97.091	60.620	75.358	38.887
8	Bahan baku untuk produk besi (raw material)	T	16.212	13.842	11.264	41.318	25.106	32.096	15.884
9	Curah Kering	T	11.630	10.442	8.302	30.374	18.744	23.505	11.873
10	Kerbau, Sapi, Kuda dll	Ekor	-	-	-	-	-	25.107	-

Dalam satuan mata uang Rupiah

**Pasal 4**

**PENGGUNAAN ALAT-ALAT MEKANIS**

- (1) Dalam pelaksanaan Bongkar Muat apabila menggunakan alat- alat mekanis antara lain forklift, grab, hopper, excavator, pay loader dan lain-lain, maka diberlakukan tarif penggunaan alat-alat mekanis yang dalam hal ini tarifnya masih ditambah dengan uang makan sopir/unit/shift, sebesar Rp. 75.000 (Tujuh Puluh Lima Ribu Rupiah) ;
- (2) Besaran tarif penggunaan alat-alat mekanis sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini adalah sebagai berikut :

**a. FORKLIFT**

Kegiatan	Kapasitas	Tarif (Rp)
Stevedoring (diatas kapal)	2,5 s/d <5 Ton	11,933
	≥ 5 Ton	19,894
Cargodoring	2,5 s/d <5 Ton	10,127
	≥ 5 Ton	13,879
Receiving/Delivery	2,5 s/d <5 Ton	10,127
	≥ 5 Ton	13,879

## b. ALAT-ALAT KHUSUS

Jenis Alat Khusus	Tarif (Rp)	Keterangan
Exavator	6,237	Per Ton/ m <sup>3</sup>
Pay Loader	6,237	Per Ton/ m <sup>3</sup>
Grabe + Hopper	5,199	Per Ton/ m <sup>3</sup>
Grab	3,742	Per Ton/ m <sup>3</sup>
Hopper	2,599	Per Ton/ m <sup>3</sup>

- (3) Dalam hal terjadi kondisi pelaksanaan bongkar muat barang-barang khusus selain menggunakan alat-alat tersebut, maka peralatan dan atau peralatan tambahan yang digunakan adalah menjadi beban pemilik barang sesuai Actual Cost ;
- (4) Karena sesuatu hal apabila terjadi pembatalan pembongkaran/pemuatan sehingga batal pula pemakaian alat-alat yang telah disewa oleh PBM, maka semua biaya yang timbul sepenuhnya menjadi beban pihak yang memberikan order pekerjaan dan atau pihak yang membatalkan.

## P a s a l 5 LONG DISTANCE

- (1) Yang dimaksud Long Distance adalah kegiatan cargodoring yang jarak untuk penimbunan barang dari kade posisi barang dibongkar melebihi 130 meter, maka biaya tambahan untuk kegiatan Long Distance tersebut sebesar Rp.15.000,- per Ton/ m<sup>3</sup> ;
- (2) Apabila dalam pelaksanaan cargodoring long distance tersebut harus memakai alat-alat angkutan/mekanis : truck/trailer dan lain sebagainya, maka biaya untuk penggunaan alat angkutan / mekanis tersebut merupakan biaya tambahan dan menjadi beban pemilik barang sesuai *actual cost*.

**Pasal 6**  
**SURCHARGE**

(1) Terhadap kondisi barang yang memerlukan penanganan secara khusus dalam pelaksanaan bongkar muat dan penimbunannya, serta untuk menjamin keamanan barang tersebut, maka pemilik barang akan dibebani biaya tambahan (surcharge) sebagai berikut :

a. Barang berbahaya :

- 1). Golongan I (IMO CLASS 1 s.d. 3) sebesar 100% dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat, sebagaimana tersebut dalam Lampiran II A ;
- 2). Golongan II (IMO CLASS 4 s.d. 7) sebesar 50% dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat, sebagaimana tersebut dalam Lampiran II B ;
- 3) Golongan III (IMO CLASS 8 s.d. 9) sebesar 20 % dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat , sebagaimana tersebut dalam Lampiran II C ;

b. Barang yang memerlukan penanganan khusus sebesar 20% dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat sebagaimana tersebut dalam lampiran II D ;

c. Barang mengganggu, sebesar 20% dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat sebagaimana tersebut dalam Lampiran II E ;

d. Besi tua curah, sebesar 100% dari tarif dasar Pelayanan Jasa Bongkar Muat ;

e. Tarif pelayanan jasa bongkar muat khusus hewan yang berlaku, tidak termasuk biaya untuk pembongkaran dan Cleaning kotoran di Palka, dikenakan surcharge sebesar 50 % ;

f. Barang Voluminous, Heavy lift dan long / length cargo :

- Barang Voluminous

3 ≤ 10 m <sup>3</sup> per coli	= 25% dari tarif dasarnya
> 10 s/d ≤ 25 m <sup>3</sup> per coli	= 35% dari tarif dasarnya
> 25 s/d ≤ 50 m <sup>3</sup> per coli	= 50% dari tarif dasarnya
> 50 s/d ≤ 75 m <sup>3</sup> per coli	= 100% dari tarif dasarnya
> 75 s/d maximal 100 m <sup>3</sup>	= 150% dari tarif dasarnya

- Barang Berat ( Heavy lift )

3 ≤ 10 ton per coli	= 25% dari tarif dasarnya
> 10 s/d ≤ 25 ton per coli	= 35% dari tarif dasarnya
> 25 s/d ≤ 50 ton per coli	= 50% dari tarif dasarnya
> 50 s/d ≤ 75 ton per coli	= 100% dari tarif dasarnya
> 75 s/d maximal 100 ton per coli	= 150% dari tarif dasarnya

- Barang Panjang ( Length )

> 6 s/d ≤ 10 meter per coli	= 25% dari tarif dasarnya
> 10 ≤ 15 meter per coli	= 50% dari tarif dasarnya
> 15 s/d ≤ 25 meter per coli	= 100% dari tarif dasarnya
> 25 s/d maksimal 30 meter per coli	= 150% dari tarif dasarnya

- (2) Dalam pembebanan biaya surcharge tidak boleh diperhitungkan rangkap dan Surcharge hanya berlaku untuk *Break Bulk Cargo* ;
- (3) Apabila ditemukan barang-barang berbahaya diluar daftar lampiran II Kesepakatan Tarif Bongkar Muat ini, maka dipakai dasar buku pedoman IMO dan atau peraturan setempat.

**P a s a l 7**  
**OVERBREINGEN**

- (1) Yang dimaksud dengan *overbreingen* ( pindah lokasi ) adalah pemindahan barang-barang dari gudang/lapangan penumpukan yang satu ke gudang/lapangan penumpukan yang lain dalam daerah pelabuhan atau dari ship side ke gudang khusus untuk itu ;
- (2) Biaya yang timbul atas *overbreingen* (pindah lokasi) sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini dibebankan kepada pihak yang meminta *overbreingen*, dengan rincian sbb. :
  - a. Ongkos angkutan sesuai actual cost.  
Untuk party sampai dengan 5 Ton / m<sup>3</sup> dibebankan biaya minimum Sebesar Rp. 850.000 ,-
  - b. Biaya administrasi pengurusan Rp. 385,- per Ton/ m<sup>3</sup>, minimal Rp. 850.000,-
  - c. Receiving/Delivery di gudang / lapangan yang baru tempat penerima barang *overbreingen*, sepenuhnya menjadi beban agen pelayaran / Pemilik barang.

**P a s a l 8**  
**TRANSHIPMENT CARGO**

Terhadap barang muatan kapal laut yang berstatus Transhipment Cargo atau barang muatan lanjutan, maka untuk kegiatan bongkar muatnya ke kapal second carrier diberlakukan ketentuan tarif sebagaimana dimaksud Pasal 3.

## **P a s a l 9**

### **BARANG YANG DILELANG**

Terhadap barang impor dan ekspor yang dinyatakan dilelang oleh Negara, maka seluruh biaya PBM dibebankan kepada pemenang lelang sesuai ketentuan tarif pelayanan jasa bongkar muat dalam Kesepakatan ini.

## **P a s a l 10**

### **BONGKAR MUAT MELALUI ANGKUTAN BANDAR ( REDE TRANSPORT )**

- (1) Dalam kondisi tertentu, pelaksanaan bongkar/muat barang dapat dilakukan dengan angkutan bandar ( Rede Transport ) ;
- (2) Dalam kegiatan bongkar muat melalui rede transport maka kepada Pengguna Jasa / Pemilik Barang dikenakan biaya-biaya sbb. :
  - a. Bongkar Muat dari kapal ke tongkang atau sebaliknya didalam kolam Pelabuhan Tanjung Perak :
    - Apabila tidak melebihi dari bouy 5 dari arah Pelabuhan Tanjung Perak dengan biaya sesuai tarif ship side receiving/delivery (truck lossing/loading) sebagaimana tersebut dalam pasal 3 Kesepakatan ini.
    - Apabila diluar bouy 5, tarif ditetapkan berdasarkan Kesepakatan antara pihak-pihak yang terkait ;
  - b. Bongkar Muat dari tongkang ke gudang / lapangan penimbunan atau langsung truck lossing/loading dengan biaya sesuai tarif kesepakatan bongkar muat yang berlaku tersebut dalam pasal 3 Kesepakatan ini ;
  - c. Angkutan bandar diperhitungkan berdasarkan biaya sewa pemakaian alat angkutan bandar secara actual cost.

## **P a s a l 11**

### **BIAYA EKSTRA GANG**

- (1) Biaya Ekstra Gang atau pemakaian tambahan TKBM sesuai permintaan, seluruhnya menjadi beban pemilik barang dengan tarif per gang/shift pemakaian buruh 12 orang sebesar Rp. 1.346.609,-.
- (2) Biaya Lembur TKBM ekstra gang adalah rata-rata sebesar Rp. 261.965,- per gang/jam ;
- (3) Biaya Ekstra Gang untuk :
  - a. Sortir barang adalah menjadi beban pemilik barang.
  - b. Ekstra Gang permintaan Pelayanan untuk kepentingannya adalah menjadi beban Perusahaan Pelayanan.

**P a s a l 12**  
**DANA PEMBINAAN**

- (1) Untuk kepentingan Dana Sosial dan Dana Pembinaan Asosiasi adalah sebagai berikut :
- (2) Dana Sosial sebesar Rp Rp. 50,- per Ton / m<sup>3</sup>.
- (3) Dana Pembinaan Asosiasi sebesar Rp. 150,- per Ton / m<sup>3</sup>.

**P a s a l 13**  
**PENYELESAIAN PERSELISIHAN**

- (1) Apabila dikemudian hari terjadi perselisihan dalam penerapan tarif Kesepakatan ini , maka penyelesaiannya akan dilakukan secara musyawarah mufakat antara Asosiasi terkait ;
- (2) Apabila ternyata dalam musyawarah sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini masih belum dapat diselesaikan, maka penyelesaiannya dapat diajukan kepada dan atau dikoordinasikan oleh Otoritas Pelabuhan III Tanjung Perak ;
- (3) Apabila perselisihan sebagaimana dimaksud ayat (2) pasal ini masih belum dapat diselesaikan dan atau masih tidak memuaskan masing-masing pihak, maka penyelesaiannya dapat dilakukan melalui jalur hukum.

**P a s a l 14**  
**PRODUKTIVITAS**

Kenaikan besaran tarif pelayanan jasa bongkar muat ini wajib diimbangi dengan kenaikan produktivitas bongkar muat, terutama peningkatan kinerja para TKBM di Pelabuhan Tanjung Perak yang selama ini belum mencapai hasil sebagaimana yang kita harapkan bersama .

**P a s a l 15**  
**PENUTUP**

- (1) Kesepakatan ini berlaku terhitung mulai tanggal 19 Pebruari 2011 dan berlaku sekurang-kurangnya untuk jangka waktu 1 (satu) tahun ;
- (2) Bilamana terjadi pelanggaran pelaksanaan Kesepakatan Bersama ini, maka masing-masing Asosiasi akan mengambil tindakan tegas terhadap pihak yang melakukan pelanggaran dengan dilaporkan kepada Otoritas Pelabuhan Tanjung Perak III ;
- (3) Segala sesuatu yang belum diatur dalam Kesepakatan ini dan jika diperlukan perubahan, maka akan diatur dan dibuat dalam sebuah addendum (amandemen) setelah dimusyawarahkan bersama;

- (4) Apabila dikemudian hari terdapat kesalahan dalam pembuatan Kesepakatan Bersama ini, akan diadakan pembetulan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 16 Pebruari 2012

DPW APBMI JAWA TIMUR



Dewan Pengurus Wilayah

JAWA TIMUR

Capt. FRIJANTO. H. SH

KETUA

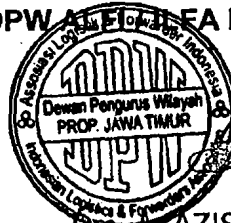
DPC INSA SURABAYA

INDONESIAN NATIONAL SHIPOWNER'S ASSOCIATION  
CELENG SURABAYA

STENVENS. H LESAWENGEN. SE

KETUA

DPW APELJEA PROPINSI JATIM



Drs. A. AZIS WINANDA

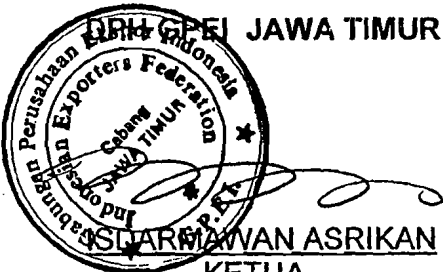
KETUA

BPD GINSI JAWA TIMUR



H. BAMBANG SUKADI

KETUA

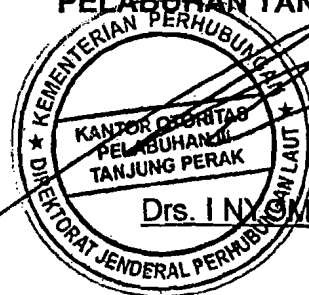


STARRAWAN ASRIKAN

KETUA

MENGETAHUI :

KEPALA KANTOR OTORITAS  
PELABUHAN TANJUNG PERAK III SURABAYA



Drs. I N X OMAN GDE SAPUTRA.MM

## LAMPIRAN I

Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat  
(OPP / OPT) tahun 2012  
Di lingkungan pelabuhan Tg. Perak

---

### DAFTAR BARANG – BARANG YANG TERMASUK GOLONGAN COMODITY RINGAN

1. Cengkeh
2. Lombok Kering.
3. Kumis kucing
4. K o p i
5. Bawang Merah/Putih
6. Tembakau
7. Biji Jarak, Tengawang
8. Biji Kelapa Sawit
9. Biji Kapuk
10. Biji Bunga-bunga
11. Biji Ketumbar, Merica
12. Biji bibit
13. Ampas-ampasan (bungkil)
14. Batu Apung
15. Copra
16. Kacang-kacangan (masih berkulit)
17. Kemiri, pinang
18. Kentang
19. Kulit Kina
20. Kayu Manis
21. Padi/Gabah
22. Coklat.
23. Daun Salam.
24. Jahe Kering, Lengkuas, Kunyit.
25. Biji Asem.
26. Kapur / Gamping dalam Karung.
27. Biji Pala/Puli.
28. Rumput Laut.
29. Ikan Teri/Asin, Udang Kering.
30. Sesama Cake.
31. Arang Tempurung.
32. Tapioca Chips/pellet in bag.
33. Sugar Cane



## LAMPIRAN II

Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat  
(OPP / OPT) tahun 2011  
Di lingkungan pelabuhan Tg. Perak

---

### DAFTAR BARANG BERBAHAYA / MENGGANGGU

Dasar penggolongan barang berbahaya / mengganggu, adalah :

1. Daftar IMO / Class
2. Ketentuan Pemerintah / Pelabuhan setempat

#### A. BARANG SANGAT BERBAHAYA GOLONGAN I (IMO/CLASS 1 s/d 3)

1. Dikenakan Surcharges 100 % dari tarif dasar pengelompokan tarif barang-barang tersebut.
2. Dibongkar langsung keluar atau ditimbun ditempat khusus di lingkungan Pelabuhan Tg. Perak atas persetujuan OTORITAS PELABUHAN III TG.PERAK.

NO	NAMA BARANG	IMO CLASS	SIFAT
1	Potassium Chlorate	1	Explosive
2	Petroleum Product	3	Inflammable Liquid
3	Ammunition	1	Explosive
4	Acetone	3,1	Inflammable Liquid
5	Inflammable Liquid	3	Inflammable Liquid
6	Buthanol	3,3	Inflammable Poisonouse
7	Amyl Acetate	3,2	Inflammable Liquid
8	Ethyl Butyrate	3,3	Inflammable Liquid
9	Xylenes	3,2	Inflammable Liquid
10	Acetic Aced	3,2	Inflammable Liquid
11	Parraffin	3,2	Inflammable Liquid
12	Paint/Tinner	3,2	Inflammable Liquid
13	Butyl Acetate	3,2	Inflammable Liquid
14	Adhesive	3,2	Inflammable Liquid
15	Petroleum Product	3	Inflammable Liquid
16	Asphalt	3,2	Inflammable Liquid
17	Formalin	3,2	Inflammable Liquid
18	Coal Tar	3,2	Inflammable Liquid

**B. BARANG BERBAHAYA GOLONGAN II (IMO/CLASS 4 s.d. 7)**

1. Dikenakan Surcharges 50 % dari tarip dasar pengelompokan tarif barang-barang tersebut.
2. Dibongkar langsung keluar atau ditimbun pada gudang api di Pelabuhan Tg. Perak

NO	NAMA BARANG	IMO CLASS	SIFAT
1	Waste Paper	4,1	Inflammable Solid
2	Seed Cake/Bungkil	4,2	Spontaneuosly Combustible
3	Cotton/Kapuk	4,1	Iqnite Readily
4	Ferrosilicon	4,3	Dangerous When Wet
5	Astivated Carbon	4,1	Inflammable Solid
6	Calcium Carbide	4,3	Dangerous When Wet
7	Iron Oxide	4,2	Spontaneously Combustible
8	Titanium Hydride	4,3	Dangerous When Wet
9	Alcohol	4,1	Inflammable Lliquid
10	Potassium Nitrate	5,1	Oxiclizing Agent
11	Sulphur	4,1	Inflammable Solid
12	Carbon Dioxide	2	Compressed Gas
13	Pestisides	6,1	Poision
14	Fish Meal	4,1	Inflammable Solid
15	Pthalic Anhydride	3	Inflammable Liquid
16	Poisonous Solid	6,1	Poison
17	Hydrogen Peroxida	5,1	Oxidizing Agent
18	Lilin	4,1	Inflammable Solid
19	Jute	4,1	Inflammable Solid
20	Calsium Hyphochlorite	51	Oxidizing Agent
21	Copra	42	Spontaneously Combustible
22	Mercury	7	Radio Aktive.

**C. BARANG BERBAHAYA GOLONGAN III (IMO/CLASS 8 S.D. 9)**

1. Dikenakan Surcharges 20 % dari tarif dasar pengelompokan tarif barang-barang tersebut.
2. Dapat ditimbun di Gudang khusus jika tidak langsung keluar.

NO.	NAMA BARANG	IMO CLASS	SIFAT
1	Nitricacid	8	Corrosive
2	Asbestos	9	Missellaneous Dangerous
3	Coustic soda	8	Corrosive
4	Corrosive Liquid	8	Corrosive
5	Hydrofluoric Acid	8	Corrosive
6	Phosphoric Acid	8	Corrosive
7	Zinc Chlorite	8	Corrosive
8	Chromic Acid	8	Corrosive

**D. BARANG-BARANG YANG MEMERLUKAN PENANGANAN KHUSUS**

1. Dikenakan Surcharges 20 % dari tarif dasar pengelompokan tarif barang-barang tersebut.
2. Dapat ditimbun di Gudang / Lapangan jika tidak langsung keluar.

NO.	NAMA BARANG
1	Barang dari kaca
2	Barang Elektronik/Instrument
3	Porselin
4	Barang Minuman dalam botol dari kaca/botol kosong
5	Sepeda Motor
6	Tangki-tangki
7	Kawat berduri
8	Mobil

## E. BARANG MENGGANGGU

Dikenakan Surcharges 20 % dari tarif dasar pengelompokan tarif barang - barang tersebut.

NO	NAMA BARANG	NO	NAMA BARANG
		19	C a b e
1	Garam	12	Ikan Asin, Udang Kering dan sejenisnya
2	Tepung Tapioka dan Terigu		
3	Gaplek Curah	13	Terasi
4	Bahan Makanan Ternak	14	Petis
	- Fooder dalam karung	15	Minyak Goreng dan Lemak
	- Dedak	16	Bahan Kimia (tidak berbahaya)
	- Bungkil kopra (Kupra che-aps) tidak dalam karung		- Resin (in powder form)
5	Asam Jawa		- Calsium karbonat
6	Semer. dan sejenisnya		- Aluminium Potash
7	Besi tua		- Soda Ash
8	Bubuk gelas		- Aluminium Hydroxine
9	Barang Galian		- Aluminium Bicarbonate
	- Tanah liat		- Sodium Sulfate
	- Cokes		- Sodium Trifolyphospate
	- Porselin China (Clay) dan sejenisnya		- Sodium carboxyl Methyl Cellulox (CMC)
	- Pasir Besi		- PVC Compound (In pow-der form)
	- Gips in powder form		- Glutamix Acid
	- Batu Bara		- Activated Carbon
10	Muatan yang dibekukan / didinginkan		- Borax
	- Ikan		- Caprolactad
	- Udang		- Aluminium Bicarbonate
	- Daging	17	Kulit basah lepas atau dalam ikatan
	- Kodok		
	- dan lain seterusnya	18	Tulang kering