

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

Wawan Wartawan

Universitas Langlangbuana, Bandung, Indonesia

Email : wansganteng@gmail.com

KEYWORDS

decision analysis;
kppu; article 19 letters
a and b, law number 5
of 1999; business
competition; loading
and unloading services

ABSTRACT

This study analyzes the decision of the Business Competition Supervisory Commission (KPPU) Number 29/KPPU-I/2020 related to alleged violations of Article 19 letters a and b of Law Number 5 of 1999 concerning the Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Business Competition. This study focuses on alleged violations in the loading and unloading services at Yos Sudarso Pier, Ambon Port. This study aims to understand how the KPPU applies these articles in this case, as well as their impact on healthy business competition in the port services sector. Through a normative legal approach, this article examines the KPPU decision, analyzes the legal arguments used, and provides recommendations for improving regulations and law enforcement in the future.

KATA KUNCI

analisis putusan; kppu;
pasal 19 huruf a dan b;
undang-undang nomor
5 tahun 1999;
persaingan usaha; jasa
bongkar muat

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 29/KPPU-I/2020 yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf a dan b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Penelitian ini berfokus pada dugaan pelanggaran dalam jasa bongkar muat barang di Dermaga Yos Sudarso, Pelabuhan Ambon. Studi ini bertujuan untuk memahami bagaimana KPPU menerapkan pasal-pasal tersebut dalam kasus ini, serta dampaknya terhadap persaingan usaha yang sehat di sektor jasa pelabuhan. Melalui pendekatan hukum normatif, artikel ini menelaah putusan KPPU, menganalisis argumentasi hukum yang digunakan, serta memberikan rekomendasi untuk perbaikan regulasi dan penegakan hukum di masa mendatang.

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara yang berbentuk kepulauan dengan memiliki sekitar 17.499 pulau, memerlukan sarana pengangkut yang memudahkan masyarakat untuk beraktifitas, dalam arti layak, biaya yang terjangkau, bebas hambatan, nyaman, mudah, teratur dan aman. Peranan penting dari suatu pelabuhan sendiri dapat menjadi pusat mobilitas bagi manusia ataupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Berdasarkan peraturan undang-undang,

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

penguasaan terhadap sektor vital menjadi suatu keharusan bagi negara (Sasono, 2021). Salah satu sektor vital yang memerlukan kendali khusus dari negara adalah sektor pelabuhan. Pengendalian terhadap pelabuhan dianggap penting tidak hanya karena sifatnya yang vital, tetapi juga karena pelabuhan merupakan sektor yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat luas (Ridwan Tentowi, Sumadikara, & Panggabean, 2016). Di Indonesia, pelabuhan dapat dibagi menjadi pelabuhan otonom dan pelabuhan khusus. Pelabuhan Otonom adalah pelabuhan yang dapat mengatur dirinya sendiri karena diberikan kewenangan oleh peraturan perundang-undangan, sedangkan Pelabuhan Khusus adalah pelabuhan yang di dalamnya hanya terdapat satu industri saja, kewenangan untuk mengurusnya diberikan kepada penyelenggara perusahaan yang bersangkutan (Suryadi, 2014).

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) atau disebut PT Pelindo atau PTPI sebagai Badan Usaha Milik Negara, dapat melakukan praktik monopoli yang dapat dikecualikan. Pengecualian ini diatur di dalam Pasal 50 huruf a dan Pasal 51 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dalam Pasal 50 huruf a dijelaskan jika ditujukan untuk melaksanakan perbuatan dan/atau perjanjian yang melaksanakan peraturan perundang-undangan maka dapat dikecualikan dari ketentuan undang-undang ini. Berdasarkan penjelasan pasal tersebut, dapat dikatakan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran yang memberikan kewenangan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) untuk melakukan kegiatan monopoli merupakan hal yang dapat dikecualikan dalam undang-undang ini. Sedangkan dalam Pasal 51 dijelaskan bahwa “melakukan kegiatan monopoli apabila kegiatan yang berkaitan dengan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi negara diatur dengan undang-undang dan diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dan atau badan atau lembaga yang dibentuk atau ditunjuk oleh Pemerintah”.

Sebagai perusahaan milik negara yang dikecualikan dalam Undang-Undang Monopoli, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dalam melaksanakan hak monopolinya dilakukan terlalu luas sehingga diduga melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Sehingga, pemerintah menciptakan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang membuat PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) kehilangan hak monopolinya. Tetapi pada nyatanya, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menghapus hak monopoli PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak membuat PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) berhenti melakukan kegiatan monopolinya.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha yang selanjutnya disebut KPPU sebagai lembaga yang mempunyai kewenangan untuk melakukan pengawasan dan penindakan terhadap kegiatan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Majelis KPPU telah memeriksa beberapa perkara mengenai kegiatan monopoli yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia, setidaknya terdapat 4 (empat) putusan yang menyatakan PT. Pelabuhan Indonesia telah terbukti melakukan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Terkait dengan pembahasan di atas, kami tertarik untuk membahas putusan KPPU dengan nomor perkara 29/KPPU-L/2020 tentang dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf a dan b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) di Pelabuhan Yos Sudarso ambon dengan kronologi pada tanggal 20 Januari 2010 PT. Pelabuhan Indonesia membuat kesepakatan dengan PT Tanto Intim Line yang inti dari kesepakatan tersebut PT Tanto Intim Line akan memberikan 4 (empat) call kapal per bulan dan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) akan memberikan diskon kepada PT Tanto Intim Line. Kemudian pada 27 September 2016, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) menyampaikan pemberitahuan kepada PT Tanto Intim Line

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon yang menyatakan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia akan mengambil alih secara keseluruhan kegiatan bongkar muat.

Kegiatan yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) jelas merupakan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf a dan b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Berdasarkan putusan tersebut, KPPU telah memutus PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) tidak terbukti melakukan praktek monopoli.

Berbeda dengan penelitian sebelumnya yang mungkin fokus pada gambaran umum praktik monopoli di berbagai sektor, penelitian ini memberikan kajian kasus yang sangat spesifik pada Pelabuhan Yos Sudarso di Ambon. Ini memberikan pandangan baru tentang bagaimana monopoli dapat beroperasi di pelabuhan regional dan bagaimana peraturan serta keputusan pengadilan mempengaruhi operasional dan strategi bisnis perusahaan BUMN di tingkat lokal.

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijabarkan di atas, maka kami tertarik untuk melakukan analisa dengan rumusan masalah bagaimana bentuk tindakan penyalahgunaan penguasaan pasar yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) menurut Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan bagaimana KPPU menerapkan adakah pelanggaran terhadap Pasal 19 UU 5/1999 dalam Putusan Perkara KPPU No. 29/KPPU-L/2020.

METODE PENELITIAN

Analisis yang dilakukan mencakup aspek-aspek seperti asas-asas, kaidah-kaidah, norma sinkronisasi hukum, perbandingan hukum, jurnal hukum, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta dilakukan dengan mengidentifikasi pengertian-pengertian pokok di dalam hukum seperti hukum dalam peraturan perundang-undangan.

Analisa ini bertujuan untuk secara rinci menggambarkan data seakurat mungkin terkait dengan manusia, kondisi, atau fenomena lainnya (Yuliani & Supriatna, 2023). Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang sumbernya berasal dari norma atau kaidah, yurisprudensi ataupun peraturan perundang-undangan yang terkait (Shanti, 2018). Data yang telah diperoleh dianalisis secara kualitatif. Analisis ini dilakukan dengan mempelajari buku-buku, jurnal, serta peraturan-undangan yang terkait dengan penelitian. Analisa ini dilakukan melalui studi kepustakaan (Lutfi, 2012).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyalahgunaan Penguasaan Pasar Yang Dilakukan Oleh PT. Pelabuhan Indonesia Berdasarkan Pasal 19 Huruf a dan b UU No. 5 Tahun 1999

PT. Pelabuhan Indonesia yang diberikan kewenangan oleh negara untuk menjalankan kegiatan kepelabuhan menjadikan PT. Pelabuhan Indonesia satu satunya perusahaan yang menempati posisi dominan di dalam pelabuhan. Perusahaan lain yang ingin melakukan kegiatan di pelabuhan harus memiliki izin dari PT. Pelabuhan Indonesia. Hak istimewa yang diberikan oleh undang-undang ini membuat PT. Pelabuhan Indonesia menguasai pasar. Selain memerlukan izin dari PTPI untuk menjalankan kegiatan usaha di pelabuhan, undang-undang juga memberikan hak monopoli kepada PTPI, yang merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bertanggung jawab atas sektor kegiatan usaha yang berkaitan dengan kepentingan masyarakat luas (Triatmodjo, 2010). Hak monopoli tersebut dilakukan dengan memperhatikan ketentuan yang terdapat di dalam undang-undang. Perusahaan-perusahaan yang melakukan kegiatan usaha di Pelabuhan merasa dirugikan akibat PTPI melakukan monopoli yang menyebabkan kerugian bagi pelaku usaha di sekitar (Wardana & Anggraini, 2023).

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

Terkait dengan kasus, PT. Pelabuhan Indonesia dapat didugugat telah melakukan perbuatan-perbuatan penyalahgunaan penguasaan pasar. Penyalahgunaan penguasaan pasar yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia merupakan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf a dan b. Perbuatan ini diawali pada tahun 2008 ketika PT. Pelabuhan Indonesia mengambil alih jasa bongkar muat yang dilakukan oleh PT Natsepa Indah Mas. Pada praktiknya, PT Natsepa Indah masih dapat memberikan jasa bongkar muat terhadap break bulk. Selanjutnya, pada tahun 2012 PT. Pelabuhan Indonesia mengambil alih secara keseluruhan kegiatan bongkar muat. Pengambil alihan ini menyebabkan PT Natsepa Indah Mas mengalihkan peralatan bongkar muat dan tenaga kerjanya ke tempat lain. PT. Pelabuhan Indonesia selaku pemegang posisi dominan yang diberikan oleh undang-undang seharusnya melakukan kerjasama dengan pelaku usaha lain di pelabuhan. Tetapi, posisi dominan atau posisi monopoli yang dimiliki pelaku usaha ditujukan untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan pelaku usaha pesaing, baik pesaing nyata (*existing competitor*) atau pesaing potensial (*potential competitor*), perilaku yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia dapat dikatakan telah melakukan pelanggaran terhadap posisi dominan dan dinyatakan telah melakukan penyalahgunaan posisi monopoli (*abuse of monopoly*).

Pada tahun yang sama, PT Pelabuhan Indonesia memberikan surat pemberitahuan kepada PT Tanto Intim Line bahwa pada pokoknya bongkar muat petikemas di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon akan dilakukan sepenuhnya oleh PT. Pelabuhan Indonesia. PT Tanto Intim Line menolak untuk melaksanakan hal tersebut dikarenakan terdapat karyawan yang harus dibayarkan upahnya. PT. Pelabuhan Indonesia kemudian menegaskan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia merupakan PBM utama di Pelabuhan. Sehingga, sub-kontraktor harus bekerja sama dan berkoordinasi dengan PT. Pelabuhan Indonesia di wilayah kerjanya. Perbuatan yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia menunjukkan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia-lah yang menguasai pelabuhan.

Pada dasarnya, sesuai dengan apa yang selalu digunakan sebagai dalih oleh PT. Pelabuhan Indonesia dengan Surat Menteri Perhubungan No. HK 003/1/11/Phb 2011 perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan I, II, III, dan IV (Persero). Pada huruf l disebutkan “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;”. Berdasarkan surat Menteri, PTPI dengan pelaku usaha lain dapat bekerja sama dengan prinsip saling menguntungkan. Alih-alih melakukan kerja sama, PT. Pelabuhan Indonesia melakukan pengambilalihan kegiatan bongkar muat pelaku usaha lain (Kivan, 2022).

Surat pemberitahuan yang dikirimkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia kepada PT Tanto Intim Line bukan merupakan surat resmi yang berdasar pada peraturan. Surat tersebut merupakan surat yang dibuat atas inisiatif sendiri PT. Pelabuhan Indonesia sehingga tanggung jawab hukum-nya berada pada PT. Pelabuhan Indonesia. Pemberitahuan melalui surat sini merupakan pelanggaran karena PT. Pelabuhan Indonesia hanya bertindak sebagai operator bukan regulator. PT. Pelabuhan Indonesia tidak mempunyai hak untuk melakukan pengiriman surat yang menyatakan pengambilalihan kegiatan bongkar muat PT Tanto Intim Line. Sebagai operator, PT. Pelabuhan Indonesia memiliki hak yang setara dengan pelaku usaha lain di Pelabuhan dan tidak diberikan hak-hak khusus. Kedudukan PT. Pelabuhan Indonesia sebagai badan usaha pelabuhan terbatas pada kegiatan pengusahaan terminal dan fasilitas terkait. PTPI tidak melaksanakan kewenangan yang dimandatkan oleh surat menteri, seolah-olah masih memegang hak monopoli dan berperan sebagai regulator, didasarkan pada Surat Menteri Perhubungan No. HK 003/1/11/Phb 2011. Menggunakan surat tersebut sebagai dasar merupakan suatu kesalahan yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia, karena surat

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon
Menteri Perhubungan tersebut bertentangan dengan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Tumbal, 2019).

Norma hukum berasal dari norm yang lebih tinggi begitu pun norm yang lebih tinggi itu berdasar dari norm yang lebih tinggi. Hans Kelsen berpendapat bahwa norma itu mempunyai jenjang dan berlapis lapis dalam suatu susunan hierarki. Berdasarkan Pasal 7 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan terdapat hierarki perundangan di Indonesia. Dalam Pasal 7 ayat (1) tersebut tidak terdapat surat menteri, yang berarti kedudukan UU Pelayaran di atas surat menteri tersebut. Dengan demikian menjadikan surat menteri tersebut menjadi dasar merupakan suatu pelanggaran. Penjelasan ini juga di tambah dengan adanya PERKOM KPPU No. 5 Tahun 2009 tentang Pedoman Pelaksanaan Pasal 50 huruf a UU No. 5 Tahun 1999 berdasarkan PERKOM tersebut menyatakan “apabila terdapat peraturan perundang-undangan yang tidak secara langsung diamanatkan sebagai peraturan pelaksana dari suatu undang-undang, maka peraturan tersebut tidak dapat mengenyampingkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.”

Berdasarkan penjelasan di atas, jika suatu materi peraturan perundang-undangan berada di bawah Undang-Undang tersebut dan bertentangan dengan Undang- Undang No. 5 Tahun 1999, tidak dapat dijadikan dasar sebagai pengecualian sesuai dengan yang terdapat pada Pasal 50 huruf a UULPM. Pasal 50 huruf a UULPM mengindikasikan bahwa jika terdapat ketentuan dalam peraturan di bawah undang- undang yang bertentangan dengan undang-undang yang lebih tinggi, maka ketentuan tersebut tidak dapat dijadikan dasar untuk memberikan pengecualian. Perintah undang-undang memperbolehkan dilakukannya monopoli, tetapi jika monopoli tersebut mengakibatkan adanya praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, monopoli tersebut tetap bertentangan UULPM (Paparang, 2020).

Penerapan Pelanggaran Pasal 19 Dalam Putusan Perkara KPPU No. 29/KPPU-L/2020

Untuk membuktikan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia telah melakukan perbuatan yang melanggar Pasal 19 huruf a dan b UU No. 5/1999, perlu dilihat dan dijabarkan mengenai unsur-unsur yang terdapat di dalam pasal tersebut. Unsur di dalam pasal tersebut diuraikan sebagai berikut:

1) Uraian Unsur Pelanggaran

Untuk mengetahui pelanggaran yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia perlu dilakukan penjabaran unsur-unsur Pasal 19 huruf a dan b agar dapat mengetahui apakah pelanggaran tersebut benar terjadi dan memiliki dampak kepada pelaku usaha yang dirugikan.

a. Unsur Pelaku Usaha

Definisi pelaku usaha diatur berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 UU 5/1999 pengertian 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” (Suita, 2018).

PT. Pelabuhan Indonesia merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). PT. Pelabuhan Indonesia didirikan untuk melakukan pengusahaan di bidang kepelabuhan untuk mengatur dan menyelenggarakan jasa kepelabuhan dan optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang tersedia yang dapat meningkatkan penghasilan perseroan. Untuk mempertegas PT. Pelabuhan Indonesia sebagai pelaku usaha, berdasarkan ketentuan Pasal 90 ayat 1 UndangUndang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran “kegiatan pengusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.”

Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia IV sebelum terjadinya merger menjadi PT. Pelabuhan Indonesia sejak tahun 1983. Perintah

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

tersebut dituangkan berdasar PP No. 17/1983 tentang Perusahaan Umum Pelabuhan IV yang pada saat itu PT. Pelabuhan Indonesia masih berbentuk perusahaan umum. Kemudian, pada tahun 2011 PT. Pelabuhan Indonesia memperoleh izin untuk melakukan kegiatan perusahaan jasa kepelabuhan.

Menurut data dan peraturan di atas, dapat disimpulkan bahwa PT. Pelabuhan Indonesia adalah pelaku usaha yang berbentuk perseroan yang melakukan kegiatan usahanya dalam bentuk jasa kepelabuhan dan jasa terkait dengan kepelabuhan di pelabuhan Ambon. Dengan demikian unsur sebagai pelaku usaha PT. Pelabuhan Indonesia dengan ini terpenuhi.

b. Unsur yang melakukan Satu Atau Beberapa Kegiatan, Baik Sendiri Maupun Bersama Pelaku Usaha Lain

PT. Pelabuhan Indonesia berdasarkan ketentuan dalam Pasal 90 ayat (3) UU 17/2008 jo. Pasal 69 ayat (1) PP 61/2009 sebagaimana telah diubah dengan PP 64/2015 adalah badan usaha yang menjalankan kegiatan usaha utamanya adalah jasa kepelabuhan. Berdasarkan pasal tersebut dijelaskan bahwa PT Pelabuhan Indonesia merupakan badan usaha yang memberikan jasa kepelabuhan. Jasa kepelabuhan tersebut dapat berbentuk penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang (Ishaq, 2017).

Selain sebagai BUP atau Operator Terminal, PT. Pelabuhan Indonesia juga merupakan PBM yang juga melakukan kegiatan di pelabuhan. PT. Pelabuhan Indonesia baru memiliki izin sebagai PBM pada tanggal 20 Februari 2014. Sebagai pelaku usaha seharusnya PT. Pelabuhan Indonesia bersaing dengan pelaku usaha lainnya untuk mendapatkan konsumennya. PT. Pelabuhan Indonesia yang sebagai BUP tidak berhak untuk menghilangkan pilihan atau akses kepada konsumen pengguna jasa bongkar muat kepada PBM lain selain PBM PT. Pelabuhan Indonesia. Untuk menciptakan persaingan usaha yang sehat, pilihan untuk memilih PBM yang akan digunakan seharusnya diserahkan kepada konsumen. PT. Pelabuhan Indonesia mengambil sebagian layanan bongkar muat PT Natsepa Indah pada tahun 2008 dan mengambil secara keseluruhan pada tahun 2012. Kemudian, PT. Pelabuhan Indonesia melakukan upaya yang sama untuk melakukan pengambilalihan layanan bongkar muat milik PT Tanto Intim Line yang dilakukan oleh PBM PT Sarana Maluku Sakti dengan menyurati pada tanggal 5 September 2016, tanggal 27 September 2016, tanggal 27 Oktober 2016, dan tanggal 11 November 2016 (Azizah, 2019).

Surat pemberitahuan tanggal 5 September 2016, tanggal 27 September 2016, tanggal 27 Oktober 2016, dan tanggal 11 November 2016 membuktikan terdapat upaya Terlapor yang secara langsung menolak atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk beroperasi dalam pasar yang sama, serta menunjukkan bukti bahwa Terlapor berusaha menghambat konsumen dan/atau pelanggan pesaingnya, yaitu PT Tanto Intim Line, perusahaan pelayaran, dalam memilih layanan bongkar muat barang lainnya di Pelabuhan. Surat tersebut tidak mempunyai dasar dikarenakan pada saat pengiriman surat tersebut status Pelabuhan Ambon masih merupakan pelabuhan Terminal Konvensional/Multipurpose (Wardana & Anggraini, 2023).

Perbuatan yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia merupakan inisiatif dari perusahaan itu sendiri. Kegiatan tersebut dilakukan secara individu atas nama perusahaan dengan tujuan mengambil alih kegiatan yang dilakukan oleh pelaku usaha lain. Dengan demikian, unsur melakukan satu atau berbagai kegiatan, baik secara mandiri maupun bersama pelaku usaha lain, terpenuhi dalam konteks ini (Balfas, 2015).

c. Unsur yang mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

Pasal 1 angka 6 UU No.5/1999 menyebutkan bahawa persaingan usaha tidak sehat sebagai “persaingan antar pelaku 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”.

PT. Pelabuhan Indonesia melakukan perbuatan yang mengakibatkan terjaidnya persaingan usaha tidak sehat apa bila “a) Menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau b) melakukan tindakan menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya”.

PT. Pelabuhan Indonesia melakukan upaya pengambil alihan jasa bongkar muat barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon sebelum deklarasi Terminal Peti Kemas. PT. Pelabuhan Indonesia menyampaikan surat pemberitahuan kepada PT Tanto Intim Line, yang merupakan pengguna jasa bongkar muat di pelabuhan. Dalam surat tersebut, pada intinya, diinformasikan mengenai kegiatan bongkar muat yang akan dilakukan sepenuhnya oleh Penyelenggara Bongkar Muat (PBM) yang merupakan Terlapor. Surat pemberitahuan tersebut hanya berupa surat edaran, tidak berdasar, dan tidak mengikat bagi pengguna jasa, dan juga merupakan inisiasi dari Terlapor dalam rangka meraih pangsa pasar kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Ambon, serta bukan suatu kebijakan yang didasarkan pada peraturan perundangundng-undangan. Namun demikian tindakan PT. Pelabuhan Indonesia dengan bukti surat pemberitahuan tersebut tidak memiliki dampak bagi PT Tanto Intim Line karena tetap melakukan kerja sama dengan PBM PT Sarana Maluku Indah. Dengan demikian maka unsur mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat tidak terpenuhi. Tabel 1, letakan gambar atau table tepat setelah penjelasan masalah atau analisa di paragraf terakhir (Annas, 2017).

KESIMPULAN

PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) melakukan penyalahgunaan penguasaan pasar dengan bentuk surat edaran yang ditujukan untuk pengambil alihan kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh pelaku usaha lain yang beroperasi di pelabuhan. KPPU menggunakan pendekan rule of reason dalam mengidentifikasi adanya pelanggaran terhadap Pasal 19 Huruf a dan b UU No.5/1999 tentang KPPU. Dalam proses pembuktian KPPU tidak menemukan alat bukti yang cukup, KPPU menyatakan tidak terpenuhinya unsur mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat, sehingga PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) dinyatakan tidak melakukan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf a dan b UU No.17/1999.

DAFTAR PUSTAKA

- Annas, Muhammad. (2017). Kegiatan usaha PT. Pelabuhan Indonesia pasca lahirnya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dalam perspektif hukum persaingan usaha. *Justitia Jurnal Hukum*, 1(2).
- Azizah, Sakinah. (2019). *Analisis Prediksi Dwell Time of Import Containers Menggunakan Artificial Neural Network pada Terminal Petikemas Semarang*.
- Balfas, Hamud M. (2015). Kajian Atas Privatisasi Pelabuhan Berdasarkan Undang-undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Jurnal Hukum PRIORIS*, 4(3), 243–265.
- Ishaq, Ishaq. (2017). *Metode Penelitian Hukum Dan Penulisan Skripsi, Tesis, Serta Disertasi*. Alfabeta.
- Kivan, Meizrama Riyadh. (2022). Implikasi Penggunaan Mata Uang Virtual Bitcoin Sebagai Alat Pembayaran Dalam Transaksi Komersial Menurut Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2011 Tentang Mata Uang. *Lex Privatum*, 9(13).
- Lutfi, Khoirur Rizal. (2012). *Hambatan Dan Upaya Menciptakan Efisiensi Pelabuhan Dalam*

Analisa terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) No. 29/KPPU-L/2020 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 19 Huruf A dan Huruf B Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Bongkar Muat Barang di Dermaga Yos Sudarso Pelabuhan Ambon

Perspektif Hukum Persaingan Usaha. Universitas Islam Indonesia.

Paparang, Joshua Anggelito. (2020). Tugas dan Wewenang Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Dalam Penanganan Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. *Lex Privatum*, 7(7).

Ridwan Tentowi, Achmad, Sumadikara, T. Subarsyah, & Panggabean, Roely. (2016). *Politik Hukum Tata Kelola Kepelabuhanan Nasional Studi Kasus Dwelling Time Di Tanjung Priok-Jakarta*. CV. Warta Bagja.

Sasono, Herman Budi. (2021). *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Penerbit Andi.

Shanti, Yunita Kurnia. (2018). Analisis Penerapan Basis Akrua! Atas Standar Akuntansi Pemerintah No 71 Dan Dampaknya Pada Penyajian Laporan Keuangan (Studi Kasus Pada Satuan Kerja Perangkat Daerah Kecamatan Ciputat Timur). *Jurnal Akuntansi Berkelanjutan Indonesia*, 1(1), 43. <https://doi.org/10.32493/jabi.v1i1.y2018.p43-60>

Suita, Diana. (2018). Kajian Kapasitas Parkir Kapal Terhadap Kedalaman Dan Luas Dermaga Di Kabupaten Mandailing Natal. *Buletin Utama Teknik*, 14(1), 55–61.

Suryadi, Suryadi. (2014). Analisa Hukum Terhadap Perjanjian Kerjasama Pengelolaan Pas Masuk Terminal Penumpang Dalam Negeri di Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang. *Jurnal Selat*, 1(2), 127–134.

Triatmodjo, Bambang. (2010). *Perencanaan pelabuhan*. Yogyakarta: Beta Offset.

Tumbal, Alvian B. (2019). Tinjauan Yuridis terhadap Kedudukan Kepemilikan Sertifikat Hak atas Tanah dalam Sistem Pembuktian Perdata. *Lex Privatum*, 6(7).

Wardana, Kemal Kusuma, & Anggraini, Anna Maria Tri. (2023). Penyalahgunaan Penguasaan Pasar Terhadap Pelaku Usaha Lain Di Pelabuhan Yos Sudarso Ambon Berdasarkan Hukum Persaingan Usaha. *Reformasi Hukum Trisakti*, 5(4), 1541–1553.

Yuliani, Wiwin, & Supriatna, Ecep. (2023). *Metode Penelitian Bagi Pemula*. Penerbit Widina.