

PRAKTEK PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT DALAM PENJUALAN JASA ASURANSI PENUMPANG FERRY BATAM-SINGAPURA/MALAYSIA DI TERMINAL FERRY KOTA BATAM (Studi Putusan KPPU Nomor 32/KPPU-L/2009)

UNFAIR BUSINESS COMPETITION PRACTICES IN SALE FERRY'S PASSENGER INSURANCE BATAM-SINGAPURA/MALAYSIA IN FERRY'S PORT OF BATAM (Study Of Decision KPPU Number. 32/KPPU-L/2009)

Windasari, Ikarini Dani Widiyanti, Firman Floranta Adonara
Hukum Perdata Ekonomi, Fakultas Hukum, Universitas Jember (UNEJ)
Jln. Kalimantan 37, Jember 68121
E-mail: Istiqomah-fhuj@yahoo.com

Abstrak

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha tidak sehat merupakan peraturan yang menjadi acuan bagi para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya. Komisi Pengawas Persaingan Usaha atau disingkat dengan KPPU adalah lembaga yang diberi wewenang oleh undang-undang ini untuk menyelesaikan persoalan dalam persaingan usaha sekaligus sebagai lembaga yang mengawasi pelaksanaan undang-undang ini. Salah satu kasus persaingan usaha yang telah ditangani oleh KPPU adalah kasus penjualan jasa asuransi kecelakaan penumpang/wisatawan yang terdapat di terminal ferry kota Batam yang tertuang dalam putusan KPPU Nomor 32/KPPU-L/2009. Penjualan jasa asuransi di terminal ferry kota Batam ini melibatkan pihak pemerintah pulau Batam, pelaku uasa pengelola pelabuhan dan pelaku usaha asuransi kecelakaan penumpang/wisatawan yang dianggap telah melakukan praktek persaingan usaha tidak sehat sehingga melanggar aturan dalam Undang-Undang Anti Monopoli ini yakni diantaranya adalah melakukan monopoli dan diskriminasi sehingga menimbulkan kerugian terhadap pelaku usaha lain.

Kata Kunci: Penjualan Jasa Asuransi , penumpang ferry kota batam, persaingan usaha

Abstract

Law Number 5 of 1999 about the monopoly prohibition practice and Unfair Business Competition rules become a reference for businesses in operation. Komisi Pengawas Persaingan Usaha or KPPU is the agency that is authorized by law to resolve the issue in the business competition as well as the agency that oversees the implementation of this law. One case competition has been handled by KPPU is the sale of passengers / tourists accident insurance services in Ferry's port of Batam contained in the Commission's decision Number 32/KPPU-L/2009. Sales of insurance services in Ferry's port of Batam include the government of Batam, business manager of the port and casualty insurance businesses passengers / tourists were deemed to have committed unfair business practices in violation of the rules role in anti-monopoly law such as done the monopoly and discrimination that cause losses to other businesses.

Keywords: insurance sale, ferry's passenger in batam, business competition

Pendahuluan

Kondisi perekonomian dewasa ini bergerak sangat dinamis, dengan globalisasi sebagai motor penggerakannya. Pelan tapi pasti, globalisasi telah menjadi pendorong utama bagi munculnya integrasi ekonomi dunia. Di satu sisi, globalisasi telah membuka peluang yang lebih luas bagi Negara yang sedang berkembang untuk meningkatkan volume perdagangan dengan melakukan ekspansi ke pasar internasional. Melalui globalisasi pula dapat dilakukan peningkatan investasi, baik langsung maupun tidak langsung yang akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi dan lapangan kerja.^[1] Pada hakikatnya persaingan di antara pelaku usaha merupakan sesuatu yang wajar atau merupakan hal yang biasa terjadi dalam dunia bisnis. Namun persaingan

diantara pelaku usaha tidak selalu dilakukan dengan cara yang benar atau sesuai dengan peraturan yang ada, karena pada prinsipnya tujuan dari suatu bisnis adalah mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya. Sehingga untuk mewujudkan hal tersebut mereka menjalankan bisnisnya dengan cara yang curang.

Berawal dari adanya tindakan-tindakan curang yang dilakukan oleh pelaku usaha atau pelaku bisnis tersebut maka pemerintah pada tahun 1999 mengeluarkan suatu peraturan perundang-undangan yakni Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha tidak sehat. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 merupakan tonggak bagi diakuinya persaingan usaha yang sehat sebagai pilar ekonomi dalam sistem

ekonomi Indonesia berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.[2]

Komisi Pengawas Persaingan Usaha atau KPPU adalah lembaga yang mempunyai kewenangan untuk menagani kasus dalam persaingan usaha. Salah satu kasus persaingan usaha tidak sehat yang telah ditangani oleh KPPU dibidang monopoli adalah kasus penjualan jasa asuransi penumpang ferry tujuan Batam Singapura/Malaysia di pelabuhan ferry kota Batam, yakni pada putusan nomor 32/KPPU-L/2009. Dalam rangka meningkatkan kunjungan wisatawan dari dan ke Pulau Batam serta pulau-pulau sekitarnya, Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam memandang perlu dilakukannya pelayanan bagi keamanan dan kenyamanan wisatawan dengan cara memberikan perlindungan kecelakaan diri bagi wisatawan yang datang maupun Warga Negara Indonesia yang berkunjung ke Singapura dan/atau Malaysia melalui Pelabuhan Pulau Batam.[3] Di terminal ferry internasional sekupang di kelola oleh PT. Indodharma Corpora, dan perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasaraharja Putera Batam. Di terminal Ferry Internasional Batam Center dikelola oleh PT. Synergy Tharada, dan perusahaan asuransi PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero). Di Ferry Internasional Teluk Senimba dikelola oleh PT Senimba Bay Resort dan perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Jasa Raharja Putera Batam. penyelenggaraan asuransi yang difasilitasi oleh BP Batam (Badan Pengusahaan Batam dahulu Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam) memungkinkan timbulnya monopoli dan penguasaan pasar karena jangka waktu perjanjian asuransi yang dilakukan perusahaan-perusahaan diatas adalah dalam jangka waktu yang cukup lama sehingga menutup perusahaan asuransi lain untuk masuk ke pasar jasa asuransi tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, permasalahan yang akan diteliti adalah:

1. Apakah dalam penjualan jasa asuransi penumpang ferry Batam-Singapura/Malaysia di terminal ferry kota Batam terdapat unsur monopoli yang dilarang oleh pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999?
2. Apakah terdapat praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha sejenis lainnya dalam penyediaan jasa asuransi kecelakaan diri di terminal ferry kota Batam?
3. Bagaimana akibat hukum praktek persaingan usaha tidak sehat dalam penjualan jasa asuransi penumpang ferry Batam-Singapura/Malaysia di terminal ferry kota Batam terhadap pelaku usaha sejenis lainnya?

Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan faktor penting dalam penulisan atau penyusunan karya tulis yang bersifat ilmiah agar pengkajian dan analisa terhadap suatu permasalahan dapat dilakukan dengan benar. Penggunaan metode dalam penulisan karya ilmiah digunakan untuk menggali, mengolah, dan merumuskan bahan-bahan hukum sehingga mendapat kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk menjawab permasalahan hukum yang diteliti sehingga dapat ditarik suatu kesimpulan akhir yang relevan dan dapat dipertanggung jawabkan secara ilmiah. Penelitian

merupakan sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi sedangkan penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin guna menjawab isu hukum yang dihadapi.[4] Untuk dapat memberikan hasil analisa yang sistematis dan untuk menguji kebenaran ilmiah, maka dalam penulisan skripsi ini digunakan metode penelait sebagai berikut:

Tipe Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini, tipe penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif (*legal research*), yaitu penelitian yang difokuskan untuk mengkaji penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.[5] Hukum sebagai konsep normatif adalah hukum sebagai norma, baik yang diidentikkan dengan keadilan yang harus diwujudkan atau norma yang telah terwujud sebagai perintah yang eksplisit dan secara positif telah terumus jelas untuk menjamin kepastiannya dan juga berupa norma-norma yang merupakan produk dari seorang hakim pada waktu seorang hakim memutuskan suatu perkara dengan memperhatikan terwujudnya kemanfaatan dan kemaslahatan bagi para pihak yang berperkara.[6] Aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan serta literatur yang berisi konsep-konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.

Pendekatan Masalah

Dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan yang dapat digunakan untuk menjawab isu atau permasalahan yang diteliti. Pendekatan yang digunakan penulis dalam skripsi ini adalah pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual.

1. Pendekatan Undang-undang (*statute approach*), pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Hasil dari telaah merupakan suatu argumen untuk memecahkan isu hukum yang dihadapi oleh penulis.[7]
2. Pendekatan konseptual (*conceptual approach*), adalah pendekatan yang beranjak pada pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang didalam ilmu hukum. Penulis akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas hukum yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi penulis dalam membangun suatu argumentasi hukum dan memecahkan isu yang dihadapi.[8]

Sumber Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif yang artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.[9]

Bahan hukum primer yang akan dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
2. Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Perkara Nomor : 32/KPPU-L/2009;
3. Surat Keputusan Kepala Badan Pelaksana Otorita Batam Nomor 10/SKEP/KA/IV/90 Tentang Jaminan Asuransi Kecelakaan Diri Wisatawan.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang diperoleh dari semua publikasi tentang hukum yang merupakan bukan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan. [10]

c. Bahan Non Hukum

Sumber bahan non hukum digunakan sebagai penunjang untuk memperkaya dan memperluas wawasan, peneliti menggunakan sumber bahan non hukum yang dapat berupa buku-buku mengenai ilmu politik, ekonomi, sosiologi, filsafat, kebudayaan atau pun laporan-laporan penelitian non hukum dan jurnal-jurnal non hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topik penelitian. [11] Dalam penulisan skripsi ini, bahan non hukum yang digunakan antara lain berupa buku pedoman penulisan karya ilmiah, dan bahan non hukum lainnya.

Analisa Bahan Hukum

Analisis bahan hukum adalah proses untuk menemukan jawaban dari permasalahan. Dalam melakukan penelitian hukum, dilakukan dengan beberapa cara: [12]

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum yang sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum;
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah digunakan dalam kesimpulan.

Selanjutnya ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif yaitu menyimpulkan pembahasan menuju hal-hal yang bersifat khusus dan diharapkan memberikan preskripsi tentang apa yang seharusnya diterapkan berkaitan dengan permasalahan yang terkait. [13]

Hasil Penelitian

Berdasarkan penelitian penulis, didapatkan hasil temuan sebagai berikut:

- a. BP Batam sebagai pihak yang mempunyai wewenang mengelola pelabuhan termasuk penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang ferry di kota Batam tidak

menjalankan wewenangnya sesuai dengan asas demokrasi ekonomi yang baik

- b. Penyelenggaraan penjualan jasa asuransi di terminal ferry internasional kota batam melakukan pelanggaran terhadap pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 karena mengandung unsur monopoli dan melakukan penguasaan pasar dengan melakukan pelanggaran pasal 19 huruf d yakni praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha lain.
- c. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) telah menerbitkan pedoman Nomor 3 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 19 Huruf D (Praktek Diskriminasi) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 untuk menentukan ciri-ciri pelaku usaha yang melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha lain

Pembahasan

Unsur Praktek Monopoli Yang Dilarang Dalam Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Pada Penjualan Jasa Asuransi Penumpang Ferry Batam-Singapura/Malaysia Di Terminal Ferry Kota Batam

Suatu perusahaan dapat dikatakan telah melakukan suatu praktik monopoli apabila pelaku usaha mempunyai kekuatan untuk mengeluarkan atau mematikan perusahaan lain, dan pelaku usaha yang bersangkutan telah melakukannya atau mempunyai tujuan untuk melakukannya. [14] Tidak ada suatu larangan bahwa bagi pelaku usaha untuk terus mengembangkan usaha yang telah dijalankannya untuk menjadi besar dan terus berkembang, namun demikian hendaknya pengembangan usaha tersebut harus dilakukan dengan cara-cara sesuai atau benar. Pada dasarnya dunia usaha memiliki *general intent* untuk menjadi besar dan cenderung monopolistik. Sering sekali dijumpai pada suatu pasar yang telah jenuh kehendak suatu perusahaan untuk menjadi besar biasanya dilakukan dengan cara yang tidak wajar dan atau tidak sehat. [15]

Salah satu contoh kegiatan usaha yang dianggap menyebabkan timbulnya praktek monopoli dalam persaingan usaha adalah penjualan jasa asuransi penumpang ferry Batam singapura/ Malaysia di terminal ferry kota Batam. Kasus praktik monopoli penjualan jasa asuransi kecelakaan diri penumpang ferry Batam Singapura/Malaysia di terminal ferry kota batam dilakukan oleh pelaku usaha yang bertindak sebagai pengelola pelabuhan dan beberapa pelaku usaha yang menjalankan usaha dalam bidang perasuransian yakni dalam bidang asuransi kecelakaan penumpang dan juga melibatkan pihak BP Batam sebagai pemerintah Daerah otorita Batam. Salah satu kegiatan yang dianggap melanggar peraturan dalam persaingan usaha adalah praktek monopoli yang pengaturannya tercantum dalam pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak sehat. Pasal 17 Undang-Undang Anti Monopoli melarang kegiatan monopoli. Dalam pasal 17 menyatakan sebagai berikut:

1. Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
2. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan

penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:

- a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau
- b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk kedalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau
- c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50 % (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Dengan demikian agar suatu monopoli dapat dilarang oleh Undang-Undang Anti Monopoli, haruslah memenuhi unsur-unsur sebagai berikut:[\[16\]](#)

1. Melakukan penguasaan atas produksi atas suatu produk; dan atau
2. Melakukan penguasaan atas pemasaran suatu produk;
3. Penguasaan tersebut dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli; dan/atau
4. Penguasaan tersebut dapat mengakibatkan terjadinya praktik persaingan usaha tidak sehat.

Berdasarkan uraian diatas, maka uraian selanjutnya akan dikaitkan dengan fakta yang tercantum dalam putusan KPPU Perkara Nomor 32/KPPU-L/2009 dalam penjualan jasa asuransi penumpang ferry Batam-Singapura/Malaysia Di Terminal Ferry Kota Batam. Jika membicarakan tentang persaingan usaha tidak sehat atau lebih khususnya dalam perkara ini adalah praktek monopoli, maka yang pertama dibahas adalah pelaku usaha yang terlibat dalam kegiatan usaha tersebut. Pengertian pelaku usaha menurut Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, adalah

“ setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi”.

Jadi berdasarkan pengertian diatas bahwa yang termasuk dalam kategori pelaku usaha adalah orang perorangan, badan usaha badan hukum, badan usaha bukan badan hukum yang menjalankan kegiatan usahanya di Indonesia, dalam bidang ekonomi. Dalam penjualan jasa asuransi penumpang ferry Batam-Singapura/ Malaysia di terminal ferry Kota Batam pelaku usaha yang terlibat adalah sBadan Pengusahaan Batam atau BP Batam (d/h Otorita Pengembangan daerah Industri Pulau Batam, PT. Indodharma Corpora, PT. Synergy Tharada, PT. Senimba Bay Resort, PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasa Raharja Putera BatamPT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero) Batam.

Berdasarkan unsur yang terdapat dalam pasal 17 ayat (1) bahwa pelaku usaha yang melakukan suatu praktek monopoli salah satu unsur yang harus terpenuhi untuk menentukan apakah suatu kegiatan usaha dapat dikatakan sebagai suatu tindakan monopoli adalah melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa. Penjualan jasa asuransi di Terminal Ferry Internasional Batam terjadi suatu penguasaan produksi dan

pemasaran jasa asuransi penumpang ferry oleh pelaku usaha atau perusahaan berikut: PT. Indodharma Corpora sebagai pengelola pelabuhan di Terminal Ferry Internasional Sekupang melakukan kerjasama dengan PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, dan PT. Jasa Raharja Putera Batam yang difasilitasi oleh BP Batam. Namun sebelumnya didahului dengan adanya Kerjasama antara Otorita Pengembangan daerah Industri pulau Batam dengan PT. Indodharma Corpora yang dilaksanakan pada tanggal 20 Agustus 2004 dan berlaku selama 15 tahun sejak tertanggal perjanjian. Dalam perjanjian kerjasama ini pihak PT. Indodharma juga berkewajiban menyelenggarakan asuransi yang *meng-cover* keselamatan selama perjalanan atau dilokasi terminal ferry Internasional Sekupang dan juga meliputi asuransi kendaraan di areal parkir Terminal Ferry Internasional Sekupang. Perjanjian asuransi dengan pihak PT. Jasa Raharja (Persero) Batam dan PT. Jasa Raharja Putera Batam tertanggal 01 September 2004 berlaku sampai dengan tanggal 31 Agustus 2009 dan perjanjian ini telah diketahui oleh pihak Otorita Batam, namun perjanjian ini telah berakhir pada tahun 2008, karena terhitung sejak tanggal 1 November 2008 saat dilangungkannya perjanjian asuransi tersebut, diketahui bahwa yang memberikan perlindungan dasar kepada para penumpang adalah PT. Jasa Raharja (Persero) selaku pelaksana dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, sementara perlindungan asuransi untuk wisatawan dilakukan oleh perusahaan Asuransi Jasindo dan PT. Jasaraharja Putera yang disesuaikan dengan bidang atau tugas masing-masing perusahaan untuk memberikan perlindungan kepada wisatawan.

Pada pelaksanaan asuransi di terminal ferry Internasional Batam Center dimulai dengan perjanjian kerjasama operasional antara PT. synergy Tharada dengan Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam. Dalam perjanjian kerjasama ini menerangkan kewajiban PT. Synergy Tharada untuk mengasuransikan penumpang pengguna jasa terminal ferry. Dalam perjanjian tersebut berbunyi bahwa “ pihak kedua (PT. Synergy Tharada) wajib mengasuransikan gedung kompleks terminal ferry dari resiko kebakaran, kerusakan/ huru-hara dan lainnya. Premi asuransi tersebut dibayar pihak kedua dan polisnya atas nama pihak pertama selaku *beneficiary* dan terikat untuk mengadakan asuransi terhadap penumpang pengguna jasa terminal ferry”. Perjanjian tersebut menjadi dasar dan aturan PT. Synergy Tharada dalam mengasuransikan penumpang pengguna jasa terminal ferry Internasional Batam Center. Dalam melakukan penutupan asuransi kecelakaan diri bagi penumpang/ wisatawan dari dan ke Terminal Ferry Internasional Batam Center PT. Synergy Tharada melakukan kerjasama dengan PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero). Perjanjian tersebut tertanggal 30 Juli 2003 dan berlaku sampai dengan tanggal 31 Desember 2007. Perjanjian ini kemudian diperpanjang dengan perjanjian kerjasama sejak tanggal 01 September 2008 dan berlaku sampai 10 (sepuluh) tahun terhitung sejak tanggal tersebut. Pada tanggal 31 Agustus 2009 PT. Synergy Tharada melakukan pemutusan perjanjian kerjasama dengan PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero) melalui surat pemutusan kerjasama. Pada tanggal 01 Oktober 2009 pihak Otorita Batam mengirimkan surat kepada PT. Synergy Tharada yang berisi tentang

pelaksanaan asuransi di Terminal Ferry Internasional Batam Center. Dalam surat tersebut menerangkan bahwa pelaksanaan asuransi kecelakaan diri bagi penumpang / wisatawan dari dan ke Terminal Ferry Internasional Batam Center tetap dilaksanakan sesuai dengan apa yang telah berjalan seperti biasa atau yang telah berjalan selama ini sampai adanya perubahan resmi dari Otorita Batam. Kemudian PT. Synergy Tharada mengirimkan surat kepada pihak Otorita Batam bahwa PT. Synergy Tharada akan melaksanakan tender mengenai pelaksanaan asuransi kecelakaan diri penumpang pengguna jasa Terminal Ferry Internasional Batam Center, namun dikarenakan pihak Otorita Batam menanggapi ada pelanggaran dalam pelaksanaan tender sehingga menyebabkan PT. Synergy Tharada tidak dapat melaksanakan hasil tender karena pihak Otorita Batam mewajibkan bahwa pelaksanaan penyelenggaraan asuransi kecelakaan diri penumpang/wisatawan di Terminal Ferry Internasional Batam Center tetap dilaksanakan oleh PT. Jasa Asuransi Indonesia. Pada pelabuhan Terminal Ferry Internasional Teluk Senimba. Pengelolaan pelabuhan di Terminal Ferry Teluk Senimba dilakukan oleh PT. Senimba Bay Resort yang dahulunya bernama PT. Marina City Development. Sebagai pengelola pelabuhan ferry di Terminal Ferry Internasional Teluk Senimba yang merupakan pelabuhan khusus, PT. Senimba Bay Resort tetap harus mematuhi kebijakan yang dikeluarkan oleh pihak BP Batam, termasuk dalam penyelenggaraan asuransi. Pihak BP Batam memerintahkan kepada PT. Senimba Bay Resort untuk memberikan perlindungan asuransi kecelakaan diri bagi wisatawan karena pihak BP Batam berpendapat bahwa asuransi kecelakaan penumpang belum tercover oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan/ atau belum tercover oleh Undang-Undang lain, karena Undang-Undang yang ada hanya mengcover kecelakaan penumpang dalam rute nasional sedangkan asuransi kecelakaan di pulau Batam melibatkan rute Internasional. Pihak BP Batam sebelumnya telah menerbitkan Surat Keputusan Nomor 10/SKEP/KA/IV/90, tertanggal 10 April 1990 Tentang jaminan Asuransi Kecelakaan Diri Wisatawan yang Berkunjung Ke Pulau Batam. Surat ini mewajibkan semua biro perjalanan umum/ cabang yang beroperasi di wilayah Otorita Batam untuk memberikan jaminan asuransi kecelakaan diri bagi wisatawan. Kemudian pihak BP Batam menindaklanjuti Surat Keputusan tersebut dengan menerbitkan Surat Keputusan Nomor B/58/KA/II/1992 tertanggal 20 Februari 1992 Tentang Jaminan Asuransi Bagi Wisatawan Mancanegara. Surat Keputusan ini pada intinya adalah meminta kepada seluruh pimpinan/pengusaha ferry/kapal penumpang dan PT. Jasa Raharja (Persero) Batam untuk melakukan penutupan asuransi kecelakaan diri wisatawan.

Berdasarkan beberapa Surat Keputusan yang telah diberlakukan pihak BP Batam diatas maka PT. Senimba Bay Resort sebagai pengelola pelabuhan di Terminal Ferry Teluk Senimba bekerja sama dengan PT. Jasa Raharja (Persero) Batam dan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam dengan menandatangani Kesepakatan Bersama Nomor P/PK/012/XI/2003 dan Nomor P/KS/11/XI/03

Tentang Pemungutan Premi Asuransi Kecelakaan Diri Bagi Penumpang Ferry (untuk selanjutnya disebut sebagai "Kesepakatan bersama"). Dalam kesepakatan tersebut pihak PT. Jasa Raharja (Persero) Batam dan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam bertindak sebagai perusahaan asuransi yang memberikan perlindungan resiko kecelakaan diri wisatawan yang merupakan penumpang kapal ferry dengan masa asuransi berlaku maksimum selama 7 (tujuh) hari kalender terhitung sejak pemberangkatan dari pelabuhan masing-masing.

Berdasarkan uraian diatas bahwa jelas para pelaku usaha tersebut diatas melakukan suatu penguasaan produksi jasa asuransi kecelakaan penumpang/wisatawan ferry di Terminal Ferry Kota Batam. PT. Indodharma Corpora sebagai pengelola pelabuhan ferry di Terminal Ferry Internasional sekupang melakukan kerjasama dengan PT. Jasa Raharja dan PT. Jasa Raharja Putera yang kerjasama tersebut atas sepengetahuan dan di fasilitasi oleh BP Batam telah menguasai produksi pasar jasa asuransi sejak tahun 2004. Demikian pula pelaksanaan asuransi kecelakaan penumpang di Terminal Ferry Batam Center. PT. Synergy Tharada bekerjasama dengan PT. Jasa Asuransi Indonesia untuk melakukan penutupan asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan. Kerjasama yang dilakukan oleh PT. Synergy Tharada dan PT. Jasa Asuransi Indonesia secara terus menunjukkan adanya penguasaan pasar produksi jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan. Kebijakan yang dikeluarkan pihak BP Batam dengan menunjuk PT. Jasa Asuransi Indonesia (persero) Batam adalah suatu tindakan yang menimbulkan adanya penguasaan jasa asuransi yang dikuasai secara tunggal oleh PT. Jasa Asuransi Indonesia (persero) Batam di Terminal Ferry Batam Center. Pelaksanaan asuransi kecelakaan penumpang di Terminal Ferry Internasional Teluk Senimba, yang pada intinya bahwa PT. Senimba Bay Resort sebagai pengelola pelabuhan harus tunduk dengan kebijakan yang telah diterapkan oleh pihak BP. Batam, dalam pelaksanaan penutupan asuransi kecelakaan penumpang dipelabuhan ini PT. Senimba Bay Resort bekerjasama dengan perusahaan asuransi yang telah ditunjuk oleh BP Batam yakni PT. Jasa Raharja (Persero) Batam dan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam. Para pelaku usaha diatas dapat dikatakan melakukan penguasaan produksi karena telah menguasai sebagian besar pasar jasa asuransi di Terminal Ferry Kota Batam. Mengacu pada pendapat *Section 2 Sherman Act*, secara umum dapat dikatakan bahwa pelaku usaha dianggap telah menguasai pasar secara monopoli apabila ia mempunyai pangsa pasar lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen). Dalam pasal 4 ayat(2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 secara tegas menyatakan bahwa pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa, jika 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.^[17] Unsur selanjutnya yang tercantum dalam pasal 17 ayat (1) adalah penguasaan atas produksi barang dan/ atau jasa tersebut dapat dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/ atau praktik persaingan usaha tidak sehat. Tindakan pihak BP Batam yang mengeluarkan kebijakan yang berisi tentang

penunjukan secara langsung perusahaan asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) Batam dan PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam sebagai perusahaan yang melakukan penutupan asuransi di pelabuhan Terminal Ferry Internasional Sekupang dan Terminal Ferry Teluk Senimba, dan penunjukan PT. Jasa Asuransi Indonesia (persero) Batam di Terminal Ferry Batam Center untuk tetap melakukan penutupan asuransi meskipun pihak pengelola pelabuhan yakni PT. Synergy Tharada telah melakukan pemutusan kerjasama penutupan jasa asuransi, dapat dikategorikan sebagai monopoli. Penguasaan produksi jasa asuransi kecelakaan penumpang di masing-masing pelabuhan di Terminal Ferry Internasional Sekupang, Terminal Ferry Batam Center dan Terminal Ferry Teluk Senimba menimbulkan suatu pemusatan kekuatan ekonomi oleh pelaku usaha atau perusahaan perusahaan yang mengelola pelabuhan dan perusahaan penyelenggara asuransi yang pelaksanaan asuransi tersebut difasilitasi oleh BP Batam. Berdasarkan fakta yang diuraikan dalam putusan KPPU Nomor 32/KPPU-L/2009 bahwa secara nyata para pelaku usaha tersebut telah melakukan penguasaan produksi dan pemasaran jasa asuransi kecelakaan penumpang/wisatawan tersebut. Penguasaan produksi ini menunjukkan adanya persaingan usaha tidak sehat karena para pelaku usaha tersebut telah menjalankan usahanya secara tidak jujur dan melawan hukum dengan menguasai pasar jasa asuransi sehingga menghambat terselenggaranya persaingan usaha yang sehat.

Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Sejenis Lainnya Dalam Penyediaan Jasa Asuransi Kecelakaan Diri Di Terminal Ferry Kota Batam.

Kegiatan penjualan jasa asuransi yang ada dalam kasus ini adalah dapat dikategorikan sebagai suatu kegiatan bisnis. Bisnis merupakan salah satu aktivitas usaha yang utama dalam menunjang perkembangan ekonomi. Menurut Richard Burton Simatupang menyatakan bahwa secara luas kata “bisnis” sering diartikan sebagai keseluruhan kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan usaha secara teratur dan terus menerus, yaitu berupa kegiatan mengadakan barang-barang atau jasa maupun fasilitas-fasilitas untuk diperjualbelikan, dipertukarkan, atau disewakan dengan tujuan mendapatkan keuntungan.[18]

Dalam dunia bisnis terdapat etika yang harus dijalankan agar bisnis yang dijalankan tersebut dapat berjalan dengan seimbang dan tidak mengganggu kepentingan orang atau pelaku usaha lain maupun kepentingan umum. Pada dasarnya didalam menjalankan suatu bisnis terdapat etika-etika yang harus dijalankan sebagai berikut:[19]

- a. Bisnis tidak hanya bertujuan untuk profit melainkan perlu mempertimbangkan nilai-nilai manusiawi, kalau tidak akan mengorbankan hidup banyak orang, sehingga masyarakat pun berkepentingan agar bisnis dilaksanakan secara etis;
- b. Bisnis dilakukan diantara manusia yang satu dengan manusia lainnya, sehingga membutuhkan etika sebagai pedoman dan orientasi bagi keputusan, kegiatan dan tindak tanduk manusia dalam berhubungan (bisnis) satu dengan yang lainnya;

- c. Bisnis saat ini dilakukan dalam persaingan yang sangat ketat, jadi orang bisnis bersaing dengan tetap memperhatikan norma-norma etis pada iklim bisnis yang semakin professional justru akan menang;
- d. Legalitas dan moralitas berkaitan akan tetapi berbeda satu sama lain, karena suatu kegiatan yang diterima secara legal, belum tentu dapat diterima secara etis;
- e. Etika harus dibedakan dari ilmu empiris, yang mendasarkan pada suatu gejala atau fakta yang berulang terus menerus dan terjadi dimana-mana akan melahirkan suatu hukum ilmiah yang berlaku universal;
- f. Situasi khusus yang menyebabkan pengecualian terhadap etika tidak dapat dijadikan alasan untuk menilai bahwa bisnis tidak mengenal etika;
- g. Aksi protes yang terjadi dimana-mana menunjukkan bahwa masih banyak orang serta kelompok masyarakat yang menghendaki agar bisnis dijalankan secara baik dan mengindahkan norma etika.

Praktek diskriminasi merupakan tindakan atau cara perlakuan yang tidak sama dengan yang lain yang dilakukan oleh satu pelaku usaha terhadap pelaku usaha tertentu. Pada ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Pasal 19 huruf d berbunyi sebagai berikut :

“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 berupa :

- d. Melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.”*

Diskriminasi adalah praktek yang lazim ditemukan di dunia usaha dan dapat diartikan sebagai setiap perlakuan berbeda yang dilakukan terhadap satu pihak tertentu. Dalam dunia usaha, pelaku usaha melakukan praktek diskriminasi dapat disebabkan karena berbagai hal. Ruang lingkup larangan kegiatan yang diatur oleh Pasal 19 huruf d mencakup praktek diskriminasi yang dilakukan secara sendiri oleh pelaku usaha maupun kegiatan yang dilakukan secara bersama-sama dengan pelaku usaha lain. Praktek diskriminasi sendiri adalah kegiatan menghambat atau bertentangan dengan prinsip persaingan usaha yang sehat. Tindakan yang menghambat atau bertentangan dengan persaingan usaha tidak sehat berdasarkan Pasal 19 huruf d tersebut dapat berupa diskriminasi harga maupun non harga. Praktek diskriminasi yang dapat diputus dilarang oleh Pasal 19 huruf d diartikan sebagai perbuatan yang tidak mempunyai justifikasi secara sosial, ekonomi, teknis maupun pertimbangan efisiensi lainnya.[20] Untuk mengetahui adanya praktek diskriminasi seperti yang ditentukan dalam pasal 19 huruf d, kita harus kembali ke pasal 19 yakni menyangkut tentang penguasaan pasar. Penguasaan pasar merupakan kemampuan pelaku usaha yang mempunyai kekuatan untuk menentukan harga, jumlah produksi dan lain-lain yang kemampuan tersebut melebihi pelaku usaha lain pada pasar tersebut. Menurut Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 Kegiatan penguasaan pasar memiliki cakupan yang lebih luas, yaitu juga mencakup kemampuan mempengaruhi aspek lainnya seperti antara lain produksi, pemasaran, pembelian, distribusi, dan akses. Kegiatan penguasaan pasar yang dimaksud dalam pasal 19 ini adalah

bahwa penguasaan ini memberikan dampak yang signifikan yang dirasakan oleh pelaku usaha lain yang menjadi pesaing di pasar yang bersangkutan atau dengan kata lain adanya penguasaan pasar ini menyebabkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke pasar yang bersangkutan. Menurut Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 19 huruf d (Praktek Diskriminasi) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat bahwa langkah awal untuk menganalisa adanya praktek diskriminasi yang tercantum dalam pasal 19 huruf d adalah dengan menentukan definisi pasar yang bersangkutan (relevan). Definisi pasar yang relevan juga diperlukan di dalam proses menentukan apakah suatu kegiatan persaingan tidak sehat termasuk dalam cakupan aturan persaingan. Misalnya ketika menganalisis potensi masuknya pesaing di suatu pasar, identifikasi pasar yang relevan mutlak diperlukan. Dalam Undang-Undang No.5 Tahun 1999 Pasal 1 (10), pasar bersangkutan diartikan sebagai pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan jasa tersebut. Pasar yang dimaksud dalam kasus ini adalah Jasa Asuransi Kecelakaan Diri Bagi Penumpang/ Wisatawan Ferry Di Terminal Internasional Sekupang, Terminal Ferry Internasional Batam Center Dan Terminal Ferry Internasional Teluk Senimba.

Praktek diskriminasi sangat erat kaitannya dengan pemilikan *market power* dan kekuatan pasar yang signifikan di pasar bersangkutan. Penguasaan pasar akan sulit terjadi jika pelaku usaha baik secara sendiri maupun bersama-sama tidak memiliki kekuatan pasar atau *market power* yang signifikan pada pasar yang bersangkutan. Untuk kekuatan pasar (*market power*) ini sangat erat kaitannya dengan pangsa, karena pelaku usaha dalam kekuatan pasar ini ditentukan berdasarkan pada pangsa pasar yang dikuasainya. Pangsa pasar disini mencerminkan kekuatan pasar dari si pelaku usaha /produsen, dan kekuatan pasar tersebut dapat digunakan untuk mengatur harga supra kompetitif atau untuk menghambat adanya persaingan (*barrier to entry*). Salah satu tindakan yang dapat digunakan untuk pengukuran pasar yaitu berdasarkan kapasitas produksi. Suatu perusahaan yang memiliki kapasitas produksi dapat menggunakan kapasitasnya untuk menghalangi pelaku usaha lain untuk masuk kedalam pasar yang bersangkutan dengan cara menggerojok/ membanjiri pasar dengan produk barang maupun jasa yang dihasilkannya.[21] Penyelenggaraan jasa asuransi di terminal ferry Batam seperti yang telah diuraikan dalam pemenuhan unsur-unsur monopoli pada pembahasan sebelumnya menunjukkan adanya penguasaan pasar jasa asuransi yang dilakukan oleh Pihak BP Batam, PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasaraharja Putera Batam, PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero) Batam, PT. Indodharma Corpora, PT. Synergy Tharada dan PT. Senimba Bay Resort yang akhirnya mengakibatkan timbulnya praktek monopoli yang dilakukan oleh para pelaku usaha atau perusahaan-perusahaan diatas. Dengan adanya penguasaan pasar diatas akibatnya tidak hanya menimbulkan monopoli melainkan juga menunjukkan adanya perlakuan diskriminasi terhadap pelaku usaha lain sehingga pelaku usaha tersebut tidak dapat masuk ke pasar asuransi

tersebut, karena para pelaku usaha diatas menguasai produksi jasa asuransi di 3 (tiga) terminal ferry yang terdapat di Kota Batam.

Sejak dimulainya kerjasama pengadaan asuransi di Terminal Ferry Batam atau sejak BP Batam mewajibkan adanya asuransi kecelakaan diri bagi penumpang/ wisatawan, bahwa tidak ada perusahaan lain yang bekerjasama kecuali perusahaan-perusahaan pengelola pelabuhan dan perusahaan asuransi tersebut diatas. Hal tersebut terjadi karena tidak adanya informasi yang jelas atau terbuka mengenai tender penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan yang diselenggarakan di terminal ferry kota Batam, sehingga pelaku usaha lain yang tidak mengetahui adanya pasar asuransi tersebut. Hal tersebut jelas bahwa para pelaku yang menguasai produksi jasa asuransi telah melakukan tindakan diskriminasi terhadap pelaku usaha bidang asuransi yang lain. Tindakan diskriminasi ini tentu bertentangan dengan prinsip etika dalam menjalankan suatu bisnis. Dalam berbisnis terdapat prinsip-prinsip etika bisnis yakni sebagai berikut:[22]

1. Prinsip otonomi, yakni sikap dan kemampuan manusia untuk bertindak berdasarkan kesadarannya sendiri tentang apa yang dianggapnya baik untuk dilakukan;
2. Prinsip kejujuran;
3. Prinsip tidak berbuat jahat dan prinsip berbuat baik;
4. Prinsip keadilan;
5. Prinsip hormat kepada diri sendiri.

Penjualan jasa asuransi ini dapat dikategorikan sebagai suatu bisnis yang dijalankan oleh pelaku usaha dalam bidang asuransi, maka tindakan diskriminasi atau perlakuan yang berbeda tersebut dapat dikategorikan melanggar prinsip etika bisnis diatas karena dalam penjualan jasa asuransi ini telah dilakukan dengan cara yang tidak jujur, tidak dengan prinsip baik dan tidak dengan perlakuan yang adil terhadap pelaku usaha yang lain, sehingga memberikan dampak yang negatif terhadap pelaku usaha tertentu karena tidak dapat menjalankan bisnisnya seperti para pelaku usaha asuransi yang melakukan penguasaan pasar jasa asuransi di terminal ferry kota Batam tersebut. Tindakan diskriminasi yang telah dilakukan oleh pihak BP Batam selanjutnya adalah tindakan Otorita Batam yang menerbitkan surat Nomor b/58//KA/II/1992 tanggal 20 Februari 1992 yang ditujukan kepada Pimpinan/ Pengusaha Ferry/ Kapal Penumpang dan Kepala PT. AK Jasa Raharja agar menerbitkan pelaksanaan sistem penutupan sistem asuransi wisatawan. Dengan adanya Surat Keputusan ini pihak Otorita Batam menandatangani perjanjian kerjasama dengan PT. AK Jasa Raharja pada tanggal 21 Oktober 1992. Adanya SK yang dikeluarkan pihak Otorita Batam dan perjanjian kerjasama tersebut merupakan bentuk penunjukan bahwa PT. Jasa Raharja sebagai satu-satunya penyelenggara jasa asuransi wisatawan di Batam atau sebagai perusahaan yang wajib menyelenggarakan jasa asuransi kecelakaan diri penumpang di Terminal Ferry di kota Batam. Akibat adanya SK tersebut pihak pelaku usaha yang mengelola pelabuhan dalam pengelolaan harus wajib tunduk terhadap aturan dan kebijakan yang dikeluarkan oleh pihak Otorita Batam atau pihak BP Batam sehingga mengakibatkan penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang di Terminal Ferry

Internasional Sekupang dan Terminal Ferry Teluk Senimba dilakukan oleh PT. Jasa Raharja Batam. Hal ini tentu secara tidak langsung menghalangi pelaku usaha lain untuk menjalankan usaha penjualan jasa asuransi kecelakaan diri di Terminal Ferry kota Batam. Perjanjian asuransi tersebut juga bertentangan dengan asas iktikad baik dalam perjanjian, karena perjanjian diatas telah menimbulkan kerugian yang diderita oleh pelaku usaha lain yakni menghambat usahanya. Dalam suatu perjanjian terdapat asas iktikad baik yakni bahwa semua perjanjian yang dibuat harus dilandasi dengan iktikad baik yang artinya harus memenuhi syarat berikut:[23]

1. Perjanjian yang dibuat harus memperhatikan norma-norma kepatutan dan kesusilaan;
2. Perjanjian yang dibuat harus mencerminkan suasana batin yang tidak menunjukkan adanya kesengajaan untuk merugikan pihak lain.

PT. Jasa Raraharja adalah Perusahaan Perseroan (persero) yang ditugaskan menteri Keuangan berdasarkan Surat Keputusan Nomor 337/KMK.011/1981 yang surat tersebut menerangkan bahwa menunjuk PT. AK Jasa Raharja untuk menyelenggarakan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Pada pokoknya surat tersebut mengatur bahwa yang ditunjuk untuk melaksanakan pertanggungjawaban tersebut adalah Jasa Raharja, dimana semua masyarakat Indonesia yang menggunakan jasa angkutan umum dan mengalami kecelakaan berhak mendapat santunan dari Pemerintah melalui Jasa Raharja, sedangkan untuk kapal Ferry dengan rute Internasional tidak menjadi tanggung jawab Jasa Raharja.[24] Berdasarkan uraian tersebut maka Jasa Raharja bukan perusahaan asuransi satu-satunya yang dapat diwajibkan melakukan penutupan asuransi kecelakaan penumpang wisatawan, karena yang menjadi kewajiban Jasa Raharja adalah asuransi dengan rute nasional. Asuransi kecelakaan yang dilakukan di terminal ferry kota Batam adalah rute Internasional, maka perusahaan asuransi lain yang menjalankan usaha asuransi kecelakaan dapat melakukan kerjasama, sehingga pihak Otorita Batam seharusnya melakukannya dengan penyelenggaraan tender yang transparan, sehingga tercipta persaingan yang sehat di pasar jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan di terminal ferry di Kota Batam. Hal ini juga bertentangan dengan Peraturan KPPU Tentang Pedoman Pasal 19 huruf d yang menerangkan bahwa Praktek penunjukan langsung oleh suatu lembaga atau perusahaan untuk jasa yang diperlukan merupakan salah satu contoh bentuk diskriminasi kalau tersedia lebih dari satu perusahaan yang mampu menawarkan barang dan jasa yang sama.

Menurut ketentuan pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1992 Tentang Usaha Perasuransian, usaha perasuransian dapat dilakukan oleh Badan Hukum yang berbentuk :

1. Perusahaan Perseroan (Persero);
2. Koperasi;
3. Perseroan Terbatas (PT);
4. Usaha Bersama (Mutual).

Namun tanpa mengurangi ketentuan dalam ayat (1) usaha konsultan aktuarial dan usaha agen asuransi dapat dilakukan oleh perusahaan perseorangan (ayat (2)). Pengertian konsultan aktuarial yang dimaksud adalah

perusahaan yang memberikan jasa aktuarial kepada perusahaan asuransi dan dana pension dalam rangka pembentukan dan pengelolaan suatu program asuransi dan/ atau program pension. Lebih lanjut setiap perusahaan konsultan aktuarial dalam menjalankan kegiatannya harus mempergunakan keahlian berdasarkan norma profesi yang berlaku.[25]

Penguasaan pasar penyelenggaraan asuransi di tiga pelabuhan ferry yakni Terminal Ferry Internasional Sekupang, Terminal Ferry Internasional Batam Center dan Terminal Ferry Teluk Senimba menunjukkan adanya praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha lain. Bahwa pada proses penyelenggaraan asuransi di terminal Ferry Internasional Sekupang tidak ada perusahaan asuransi lain yang mengajukan proposal untuk penawaran jasa asuransi kecelakaan diri wisarawan. Hal tersebut menunjukkan bahwa informasi mengenai penyelenggaraan asuransi tersebut tidak diketahui oleh perusahaan lain selain PT. Jasa Raharja (persero) dan PT. Asuransi Jasaraharja Putera yang kerjasama tersebut difasilitasi oleh BP Batam. Bahwa penyelenggaraan asuransi di terminal ferry Batam Center juga demikian, bahwasannya tidak ada perusahaan lain yang mengajukan proposal penawaran jasa asuransi dan jangka waktu perjanjian kerjasama yang difasilitasi oleh BP Batam yang diselenggarakan sejak tahun 2001 menunjukkan adanya upaya menutup kesempatan bagi pelaku usaha lain untuk masuk ke dalam pasar jasa asuransi di Terminal Ferry Batam Center. Pelaksanaan jasa asuransi penumpang /wisatawan di Terminal Teluk Senimba yang dimulai sejak tahun 2003 menunjukkan adanya penguasaan pasar jasa asuransi, dan tidak adanya perusahaan lain yang mengajukan proposal penawaran jasa asuransi juga menunjukkan bahwa dari pihak pengelola pelabuhan Terminal ferry Teluk Senimba yakni PT. senimba Bay Resort atau yang dulu bernama PT. Marina Bay Development tidak ada upaya untuk membuka informasi mengenai penyelenggaraan asuransi sehingga pelaku usaha lain tidak mengetahui adanya pasar jasa asuransi tersebut.

Akibat Hukum Praktek Persaingan Usaha Tidak Sehat Dalam Penjualan Jasa Asuransi Penumpang Ferry Batam-Singapura/Malaysia Di Terminal Ferry Kota Batam Terhadap Pelaku Usaha Sejenis Lainnya.

Dalam suatu perbuatan akan menimbulkan suatu akibat, namun ada perbuatan yang menimbulkan akibat hukum dan ada perbuatan yang tidak menimbulkan akibat hukum. Akibat hukum adalah akibat yang diberikan oleh hukum atas suatu peristiwa hukum. Akibat hukum dapat berwujud sebagai berikut:[26]

1. Lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu keadaan hukum;
2. Lahirnya, berubahnya atau lenyapnya suatu hubungan hukum antara dua atau lebih subjek hukum, dimana hak dan kewajiban pihak yang satu berhadapan dengan hak dan kewajiban pihak lain;
3. Lahirnya sanksi apabila dilakukannya suatu tindakan yang melawan hukum.

Praktek persaingan usaha tidak sehat yang telah

dilakukan dalam kasus penjualan jasa asuransi di Terminal Ferry di Kota Batam Ini adalah praktek monopoli dan praktek diskriminasi pehadap pelaku usaha lain. Praktek monopoli dan diskriminasi merupakan perbuatan melanggar atau perbuatan melwan hukum yang dilakukan pelaku usaha, karena perbuatan diatas adalah perbuatan yang bertentangan dengan peraturan atau Undang-Undang yang berlaku atau tidak sesuai dengan rambu-rambu hukum yang ada.

Adapun pengertian tentang perbuatan melawan hukum tersebut tercantum dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yang disebutkan sebagai berikut:

“Tiap-tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karna salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti rugi tersebut”.

Makna dari perbuatan melawan hukum yang terkandung dalam pasal ini telah diartikan secara luas, yakni:[\[27\]](#)

1. melakukan perbuatan atau bertentangan dengan hak orang lain; atau
2. bertentangan dengan kewajiban hukum pelaku usaha itu sendiri;
3. atau bertentangan baik dengan kesusilaan maupun dengan sikap hati nurani yang harus diindahkan dalam pergaulan hidup terhadap orang lain atau benda.

Suatu perbuatan dikatakan melawan hukum dalam menjalankan kegiatan usaha jika mengandung unsur sebagai berikut:[\[28\]](#)

- a. perbuatan itu dilarang oleh Undang-Undang;
- b. perbuatan itu bertentangan dengan kesusilaan;
- c. perbuatan itu bertentangan dengan ketertiban umum;
- d. perbuatan itu bertentangan dengan kepatutan;
- e. perbuatan itu bertentangan dengan kejujuran.

Praktik monopoli dan diskriminasi dapat menimbulkan akibat hukum berupa sanksi, karena adanya perbuatan tersebut telah menyebabkan timbulnya kerugian terhadap pelaku usaha lain. Dalam ilmu hukum monopoli dikenal beberapa sikap monopolistik yang sangat dicermati dalam rangka memutuskan apakah suatu tindakan dapat dianggap sebagai tindakan monopoli. Salah satu diantara ciri-ciri tersebut adalah mempersulit masuknya para pesaing ke dalam bisnis yang bersangkutan, dan kepada pihak pesaing disembunyikan informasi tentang pengembangan produk, tentang waktu atau skala produksi.

Akibat dari suatu perbuatan yang melawan hukum dalam perkara penjualan jasa asuransi di terminal ferry kota Batam adalah menimbulkan kerugian yang diderita oleh pelaku usaha pesaingnya yakni pelaku usaha lain dalam bidang asuransi. Menurut Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 bahwa pelaku usaha tidak boleh menjalankan usahanya dengan cara yang tidak jujur atau menjalankan usaha dengan merugikan pesaingnya baik secara langsung atau tidak langsung. Undang-Undang anti monopoli ini memberikan kebebasan pada setiap pelaku usaha untuk menjalankan usahanya, namun kebebasan tersebut harus tetap mematuhi aturan yang telah ditentukan, baik aturan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 maupun peraturan yang berkaitan lainnya. Kasus praktek monopoli dan diskriminasi terhadap pelaku usaha lain dalam penjualan jasa asuransi penumpang ferry di Kota Batam yang dilakukan oleh Badan

Pengusahaan Batam atau BP Batam (d/h Otorita Pengembangan daerah Industri Pulau Batam,PT. Indodharma Corpora, PT. Synergy Tharada, PT. Senimba Bay Resort, PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam, PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero) Batam membawa akibat bagi pelaku usaha lain. Adanya penguasaan produksi atau praktek monopoli selama beberapa tahun tersebut membuat pelaku usaha lain yang bergerak dalam bidang asuransi tidak dapat berkompetisi dan masuk dalam persaingan penjualan jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan. Bahwa sejak BP Batam mewajibkan adanya penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan tidak ada pelaku usaha lain di bidang asuransi yang bekerjasama kecuali pelaku usaha diatas. Hal ini dikarenakan informasi yang sangat terbatas sehingga pelaku usaha lain tidak mengetahui adanya penyelenggaraan asuransi ini. Hal ini juga menunjukkan adanya upaya menghalangi pelaku usaha lain untuk masuk kedalam pasar jasa asuransi kecelakaan penumpang yang di selenggarakan di Terminal Ferry Kota Batam, sehingga pelaku usaha lain dibidang asuransi tidak dapat ikut bersaing atau berkompetisi untuk menyelenggarakan asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan tersebut. Dalam kasus praktek persaingan usaha tidak sehat dalam penjualan jasa asuransi kecelakaan di terminal ferry Kota Batam ini selain menimbulkan adanya akibat yang dialami oleh pelaku usaha lain, juga mengakibatkan adanya sanksi yang diberikan oleh KPPU terhadap para pelaku usaha yang terbukti melakukan tindakan curang dalam menjalankan usahanya. Dalam kasus penjualan jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan di Terminal Ferry Internasional di Kota Batam ini KPPU memberikan sanksi administratif kepada pihak BP Batam dengan membayar denda sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah), kepada PT. Jasa Raharja (persero) Batam dan PT. Jasaraharja Putera Batam dengan membayar denda sebesar Rp. 1.500.000.000,- (satu milyar lima ratus juta rupiah), kepada PT. Jasa Asuransi Indonesia (persero) dengan membayar denda sebesar Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah), kepada PT. Indodharma Corpora dan PT. Synergy Tharada dengan membayar denda sebesar Rp. 500.000.000 (lima ratus juta rupiah), dan terakhir kepada PT. Senimba Bay Resort dengan membayar denda sebesar Rp. 250.000.000 (dua ratus lima puluh juta rupiah). Masing-masing denda tersebut disetorkan ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha. Praktek monopoli dan diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu dalam penjualan jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan yang menutup peluang atau kesempatan pada pelaku usaha lain untuk masuk dalam persaingan sangat bertentangan dengan prinsip keadilan karena hal tersebut menghambat pelaku usaha lain untuk mengembangkan kegiatan usahanya, sehingga pada akhirnya menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat dan bertentangan dengan Undang-Undang dan/ atau peraturan yang berlaku, karena Jika melihat kembali asas persaingan usaha yang sehat bahwa pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya harus berlandaskan pada demokrasi ekonomi dengan memperhatikan kepentingan umum dan kepentingan pelaku usaha lain.

Kesimpulan dan Saran

1. Praktek monopoli dalam penjualan jasa asuransi kecelakaan diri penumpang/ wisatawan di Terminal Ferry Internasional di Kota Batam memenuhi unsur-unsur praktek monopoli yang tercantum dalam pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yakni pelaku usaha yang melakukan praktek monopoli dalam kasus ini adalah Badan Pengusahaan Batam atau BP Batam (d/h Otorita Pengembangan daerah Industri Pulau Batam, PT. Indodharma Corpora, PT. Synergy Tharada, PT. Senimba Bay Resort, PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasa Raharja Putera Batam, PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero) Batam. Para pelaku usaha diatas telah melakukan penguasaan produksi atas pengadaan jasa asuransi di 3 (tiga) Terminal Ferry Internasional kota Batam. PT. Indodharama Corpora, PT. Jasa Raharja (persero) Batam dan PT. Jasa Raharja Putera Batam dengan difasilitasi BP Batam melakukan penguasaan produksi jasa asuransi di Terminal Ferry Internasional Sekupang; PT. Synergy Tharada dan PT. Jasa Asuransi Indonesia (persero) Batam dengan di fasilitasi oleh BP Batam telah melakukan penguasaan produksi jasa asuransi di Terminal Ferry Internasional Batam Center; PT. Senimba Bay Resort PT. Jasa Raharja (persero) Batam dan PT. Jasa Raharja Putera Batam dengan di fasilitasi BP Batam telah melakukan penguasaan produksi di Terminal Ferry Teluk Senimba. Bahwa penguasaan tersebut mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, karena selama beberapa tahun tidak ada pelaku usaha lain yang menjalankan usaha asuransi di Terminal Ferry Kota Batam kecuali pelaku usaha diatas, sehingga mengakibatkan adanya pemusatan ekonomi hanya pada pelaku usaha diatas, dan para pelaku usaha tersebut menjalankan bisnis asuransi secara tidak jujur.
2. Pada kasus penjualan jasa asuransi ini bahwa adanya pelaksanaan penjualan jasa asuransi tidak diketahui oleh pelaku usaha lain karena dalam penyelenggaraan tender tidak terdapat informasi yang transparan bahwa ada pasar jasa asuransi di Terminal Ferry Internasional di Kota Batam, sehingga para pelaku tidak mengetahui pasar jasa asuransi tersebut atau adanya pasar jasa asuransi hanya diketahui oleh pelaku usaha tertentu. Tindakan dengan memberikan informasi yang terbatas tersebut dapat dikategorikan praktek diskriminasi Karena telah memberikan perlakuan yang berbeda kepada pelaku usaha lain sehingga menghambat terjadinya persaingan usaha yang sehat;
3. praktek monopoli dan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu telah menimbulkan akibat hukum terhadap pelaku usaha lain. Karena adanya persaingan usaha tidak sehat tersebut membuat pelaku usaha lain tidak dapat memasuki pasar jasa asuransi yang ada di terminal ferry Kota Batam, sehingga pelaku usaha lain tidak dapat bersaing untuk menjalankan usahanya. Akibat hukum yang lain adalah penjatuhan sanksi secara administratif oleh KPPU kepada para pelaku usaha

diatas.

Berdasarkan pembahasan yang telah diuraikan di atas, maka penulis memberikan saran bahwa hal yang bisa direkomendasikan untuk dilakukan agar tercipta persaingan yang sehat adalah sebagai berikut :

1. Kepada BP Batam sebagai pihak yang mempunyai kewenangan dalam mengelola pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kota Batam seharusnya menjalankan usaha dengan memperhatikan asas demokrasi ekonomi untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat yang adil, sehingga semua pelaku usaha mendapat kesempatan yang sama untuk menjalankan usahanya;
2. Kepada BP Batam (Badan Pengusahaan Batam dahulu Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam) dalam setiap proyek pengelolaan pelabuhan yang didalamnya juga menyangkut penyelenggaraan asuransi penumpang ferry di kota Batam, demi terciptanya persaingan usaha yang sehat dimasa mendatang seharusnya dilakukan secara terbuka dan juga memberikan informasi yang jelas dan transparan dalam penyelenggaraan tender terutama dalam hal ini pelaksanaan jasa asuransi kecelakaan penumpang/ wisatawan, sehingga para pelaku usaha dapat berkompetisi secara sehat untuk melaksanakan penyelenggaraan asuransi kecelakaan penumpang ferry di kota Batam.
3. Kepada PT. Indodharma Corpora, PT. Jasa Raharja (Persero) Batam, PT. Asuransi Jasaraharja Putera Batam, PT. Synergy Tharada, PT. Jasa Asuransi Indonesia (Persero), dan PT Senimba Bay Resort dalam menjalankan kegiatan usaha bisnisnya dijalankan dengan menjunjung tinggi kejujuran yakni tidak melakukan konspirasi yang menimbulkan kerugian terhadap pelaku usaha lain maupun konsumen dan menjalankan bisnis sesuai dengan Undang-Undang Anti Monopoli yang merupakan pedoman bagi pelaku usaha.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua saya yang telah memberikan do'a, dukungan dan motivasi serta kasih sayang kepada penulis selama ini, serta penulis mengucapkan terimakasih kepada dosen pembimbing dan pembantu pembimbing yang telah meluangkan waktu dan memberikan bimbingan hingga terselesaikannya artikel ilmiah ini.

Penulisan Daftar Pustaka/Rujukan

- [1] Andi Fahmi Lubis, dkk. 2010. *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks dan Konteks*. Jakarta:GTZ. Hal ix
- [2] Andi Fahmi Lubis, dkk. *Op.Cit.* hal x
- [3] Putusan KPPU No.32 Tahun 2009. Hal 16
- [4] Peter Mahmud Marzuki. 2010. *Penelitian Hukum*. Jakarta: KencanaPersada Group. Hal 35
- [5] Herowati Poesoko. *Diktat Matakuliah Metode Penulisan Dan Penelitian Hukum*. Fakultas Hukum. Universitas Jember. Hal 35

- [6] Ashshofa Burhan. 2000. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta. Hal 33
- [7] Peter Mahmud Marzuki. *Op. Cit.* Hal 93
- [8] *Ibid*
- [9] *Ibid.* hal 141
- [10] *Ibid.* hal 143
- [11] *Ibid.*
- [12] *Ibid.* hal 171
- [13] *Ibid*
- [14] Perkataan Hakim Douglas dalam perkara: US v Griffith. Dalam Andi Fahmi Lubis, dkk. *Op. Cit.* hal 127 [15] Gunawan Widjaja. 2002. *Merger Dalam Perspektif Monopoli*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hal 19
- [16] Munir Fuady. 1999. *Hukum Anti Monopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti. Hal 76
- [17] Gunawan Widjaja. *Op. Cit.* Hal 23
- [18] Richard Burton Simatupang. 1996. *Aspek Hukum dalam Bisnis*. Jakarta: Rineka Cipta. Hal 1
- [19] K. Betens. 2000. *Pengantar Etika Bisnis*. Yogyakarta: Kanisius. Hal 33-37
- [20] Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011.
- [21] Budi Kagramanto. 2008. *Larangan Persekongkolan Tender (Perspektif Hukum Persaingan Usaha)*. Surabaya: Sikandi. Hal 253
- [22] A. Sonny Keraf. 1993. *Etika Bisnis (membangun citra bisnis sebagai profesi luhur)*, kanisius, Yogyakarta . Hal 70
- [23] *Ibid.* hal 24
- [24] Arus Akbar Silondae dan Wirawan B Ilyas. *Op. Cit.* Hal 141
- [25] Putusan KPPU Nomor 32/KPPU-L/2009. Hal 20
- [26] R. Soeroso. 2007. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika. Hal 295
- [27] M.A. Moegnidodigro. 1979. *Perbuatan melawan hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita. Hal 57
- [28] Abdul kadir Muhammad. 2001. *Kajian Hukum Ekonomi Hak Kekayaan Intelektual*. Jakarta: PT. Citra Aditya Bakti. Hal 312

