



SKRIPSI

**ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG
KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK
DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA**

*(Analysis Decisions KPPU No.12/KPPU-I/2014 About Obligation The Use of
Gantry Luffing a Crane To Activities Loading and Unloading Tanjung Priok Port
in Perspective Law Business Competition)*

OLEH:

LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

NIM 110710101063

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2016

SKRIPSI

**ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG
KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK
DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA**

*(Analysis Decisions KPPU No.12/KPPU-I/2014 About Obligation The Use of
Gantry Luffing a Crane To Activities Loading and Unloading Tanjung Priok Port
in Perspective Law Business Competition)*

OLEH:

LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

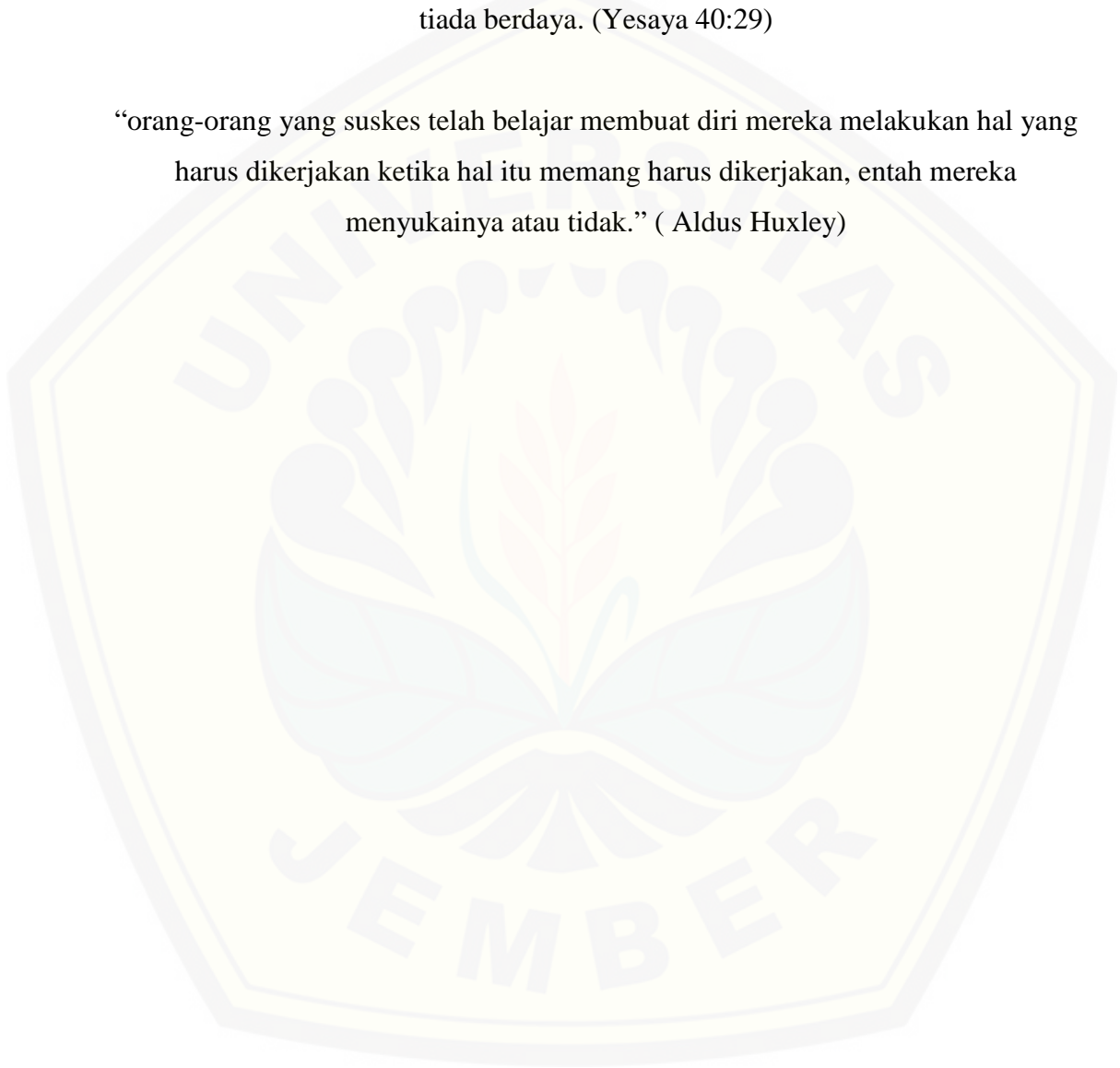
NIM 110710101063

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER
FAKULTAS HUKUM
2016**

MOTTO

Dia memberi kekuatan kepada yang lelah dan menambah semangat kepada yang tiada berdaya. (Yesaya 40:29)

“orang-orang yang sukses telah belajar membuat diri mereka melakukan hal yang harus dikerjakan ketika hal itu memang harus dikerjakan, entah mereka menyukainya atau tidak.” (Aldus Huxley)



PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Orang tuaku tercinta, Ayahanda Bilmar Matondang dan Ibunda Olaida Sihotang telah tulus ikhlas telah mencurahkan kasih sayang, doa serta pengorbanan tanpa keluh kesah dan memberikan arti dalam perjuangan hidupku;
2. Almamater yang saya banggakan dan kucintai Fakultas Hukum Universitas Jember yang kubanggakan ;
3. Bapak/Ibu guru dan Dosen atas Ilmu dan bimbingan, kesabaran dan didikannya.

PERSYARATAN GELAR

**ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG
KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK
KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK
DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA**

*(Analysis Decisions KPPU No.12/KPPU-I/2014 About Obligation The Use of
Gantry Luffing a Crane To Activities Loading and Unloading Tanjung Priok Port
in Perspective Law Business Competition)*

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh Gelar Sarjana Hukum pada
program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember

LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

NIM 110710101063

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2016

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

TANGGAL 1 APRIL 2016

Oleh :

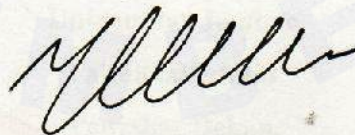
Dosen Pembimbing Utama,



SUGIJONO, S.H., M.H.

NIP: 195208111984031001

Dosen Pembimbing Anggota,



Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H

NIP: 197306271997022001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul:

ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA

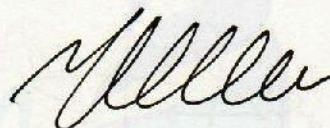
Oleh:

LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

NIM 110710101063

Pembimbing,

Pembantu Pembimbing,



SUGJONO, S.H., M.H.
NIP: 195208111984031001

IKARINI DANI WIDIYANTI, S.H., M.H.
NIP: 197306271997022001

Mengesahkan,

Kementerian Riset, Teknologi Dan Pendidikan Tinggi

Universitas Jember

Fakultas Hukum

Penjabat Dekan,



DR. NURUL GHUFRON, S.H., M.H.
NIP: 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan dihadapan Panitia Penguji pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 3

Bulan : Mei


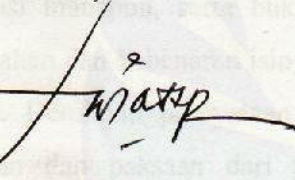
Tahun : 2016

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua,

Sekretaris,

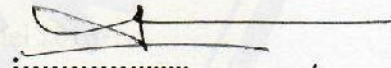


I WAYAN YASA, S.H., M.H.
NIP. 196010061989021001

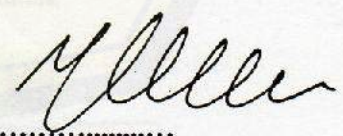
PRATIWI PUSPHITO ANDINI, S.H., M.H.
NIP. 198210192006042001

Anggota Penguji :

1. **SUGIJONO, S.H., M.H.**
NIP. 195208111984031001



2. **IKARINI DANI WIDIYANTI, S.H., M.H.** :
NIP. 197306271997022001



PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

NIM : 110710101063

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: **ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA** adalah benar-benar hasil karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 3 Mei 2016

Yang Menyatakan,



LAMBOK BRION HANDERSON MATONDANG

NIM : 110710101063

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul : **“ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK KEGIATAN BONGKAR MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA”**. Penulisan skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan program studi ilmu hukum dan mencapai gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember. Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada:

1. Bapak Sugijono, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan kesabaran untuk memberikan motivasi, bimbingan serta arahan dalam penulisan Skripsi ini hingga mencapai hasil yang maksimal;
2. Ibu Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H., selaku dosen pembantu pembimbing yang telah meluangkan waktu dalam memberikan bimbingan dan arahan dalam penulisan Skripsi ini, serta memberikan motivasi bagi penulis;
3. Bapak I Wayan Yasa, S.H., M.H., selaku Ketua Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, saran, masukan, dan ilmu yang sangat bermanfaat bagi penulis untuk perbaikan penulisan skripsi ini;
4. Ibu Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H., selaku Sekretaris Dosen Penguji yang telah memberikan kritik, masukan dan tambahan ilmu serta masukan yang sangat bermanfaat bagi penulis;
5. Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H., selaku Penjabat Dekan Fakultas Hukum dan Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan persetujuan Skripsi ini;

6. Dr. Dyah Octarina, S.H., M.Hum., Penjabat Pembantu Dekan I Fakultas Hukum Universitas Jember; Bapak Mardi Handono, S.H., M.H., Pembantu Dekan II Fakultas Hukum Universitas Jember; Bapak Iwan Rachmat Soetijono, S.H., M.H., Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Jember.
 7. Bapak Dr. Dominikus Rato S.H., M.Si., selaku Ketua Jurusan/Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Jember;
 8. Ibu Emi Zulaika, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan bimbingan dan motivasi kepada penulis selama menuntut ilmu di Fakultas Hukum Universitas Jember;
 9. Para Dosen yang terhormat dan seluruh staf serta karyawan Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan ilmu;
 10. Kedua Orang tua yang selalu penulis sayangi, hormati dan banggakan. Bilmar Matondang dan Olaida Sihotang yang selalu mendoakan, memberikan kasih sayang, serta dukungan yang tanpa henti selama ini kepada penulis;
 11. Kepada adekku tercinta Eunike Louisia Matondang yang selama ini telah memberikan doa dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan lancar, kepada Hanna Yanty Sibagariang buat segala perhatian, dukungan, bantuan dan kasih sayangnya kepada penulis di waktu suka maupun duka
 12. Kepada geng Borjongers : Inri Matondang, Oseano, Manggala, Chenny, Ica, Rony, Raymond, terima kasih atas semangat dan doa yang telah diberikan kepada penulis, kepada teman seperantauan Donni Adhi, Suyen Aritonang, Hotlas Panjaitan, Irnanda, Sandy Savetra, Santiago, Joddy
- Akhir kata, semoga hasil karya ini bermanfaat bagi para pembaca, berguna bagi pengembangan ilmu pengetahuan, nusa, bangsa, dan agama.

Jember, 30 Maret 2016

Penulis

RINGKASAN

Pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya tentu akan saling bersaing terhadap pesaingnya yang berada dalam pasar yang sama. Persaingan ini tentunya harus bersifat persaingan yang sehat, karena apabila dalam menjalankan kegiatan usahanya pelaku usaha yang melakukan persaingan tidak sehat tentunya akan merugikan banyak pihak. Biasanya para pelaku usaha cenderung melakukan persaingan tidak sehat dikarenakan pelaku usaha tersebut berada dalam persaingan yang ketat dengan pelaku usaha lainnya. Salah satu cara yang dilakukan yakni melakukan perjanjian tertutup dan praktik monopoli, hal ini didalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sangatlah melarang. Undang-Undang ini juga yang menjadi pedoman bagi Komisi Persaingan Usaha yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dan diberi kewenangan untuk melakukan penyidikan, pemeriksaan, pembuktian serta memutus perkara yang dilakukan pelaku usaha yang diduga telah melakukan kegiatan dan perjanjian yang dilarang.

Salah satu kasus yang diputus oleh KPPU pada tahun 2015 yang salah satunya adalah Kasus Kewajiban Penggunaan *Gantry Luffing Crane* Di Pelabuhan Tanjung Priok yang diduga melanggar pasal 15 ayat (2) dan pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, dari hal tersebutlah penulis berniat untuk menganalisa. Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk membahas permasalahan yang timbul dalam suatu karya ilmiah berbentuk skripsi dengan judul **“ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK KEGIATAN BONGKAR MUAT DIPELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA”**.

Rumusan masalah penulisan dalam skripsi ini ada 2 (dua) hal, yaitu: pertama Apa kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dikategorikan sebagai perbuatan melanggar pasal 17 dan pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan yang kedua Apa akibat hukum yang ditimbulkan dari kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok terhadap pelaku usaha lainnya.

Tujuan dari penelitian skripsi ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu tujuan umum dan tujuan khusus. Tujuan umum bersifat akademis, antara lain: Memenuhi dan melengkapi persyaratan akademis dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember;Menerapkan ilmu dan pengetahuan yang telah diperoleh dari perkuliahan dan mengaplikasikannya dalam bentuk analisa yuridis; danMemberikan kontribusi yang bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember serta Almamater. Adapun tujuan khususnya untuk menjawab rumusan masalah yang ada didalam skripsi ini.

Metode penulisan yang digunakan dalam penulisan skripsi ini menggunakan tipe penelitian yang bersifat yuridis normatif (*legal research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan serta literatur yang berisi konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas

dalam skripsi ini. Adapun pendekatan yang digunakan adalah menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*). Pada bahan hukum penulis menggunakan tiga jenis bahan hukum, antara lain bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum.

Kesimpulan dari penulisan skripsi ini adalah pertama, Bahwa dalam Putusan KPPU Nomor 12/KPPU-I/2014 tentang kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat dipelabuhan Tanjung Priok belum sesuai dengan Undang-Undang No 5 Tahun 1999. Unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang No 5 Tahun 1999 antara lain: Unsur pelaku usaha dan pihak lain, unsur perjanjian, unsur pelaku usaha pemasok, unsur barang dan jasa tertentu, unsur barang dan jasa lain, unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan/atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan/atau jasa lain. Dalam hal ini PT Pelabuhan Indonesia II dan PT Multi Terminal Indonesia tidak memenuhi beberapa unsur diatas, yaitu; unsur perjanjian, unsur barang dan jasa lain, unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan/atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan/atau jasa lain, Terhadap pasal 17 KPPU menyatakan bahwa PT Pelabuhan Indonesia II dan PT Multi Terminal Indonesia tidak terbukti melanggar hal ini telah sesuai karena salah satu unsur dalam pasal 17 tidak terbukti, maka untuk pembuktian unsur lain dihentikan. Kedua, Bahwa akibat hukum yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia terkait adanya kewajiban penggunaan *gantry luffing crane* untuk kegiatan bongkar didermaga 101,101 utara, 102, 114 dan 115 terhadap Pelaku Usaha Lain di pelabuhan adalah pelaku usaha lain yang sejenis mendapatkan dampak negatif berupa tidak dapatnya bersaing dan menyebabkan keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan *crane* kapal dan/atau menyewakan alat *crane* darat selain GLC yaitu diantaranya pelaku usaha yang menyewakan HMC, *shore crane*. Hal ini terjadi karena pelaku usaha tidak memiliki standart kinerja dan alat bongkar muat pelaku usaha tersebut tidak dapat bersaing seperti yang dimiliki oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia.

Saran yang disumbangkan dalam skripsi ini terdiri dari 2 (dua) hal, yaitu pertama berkaitan dengan pelanggaran yang telah dilakukan oleh PT Pelabuhan Indonesia II dan PT Multi Terminal Indonesia terkait perjanjian tertutup dalam hal ini KPPU harus melihat terlebih dahulu mengenai dampak yang ditimbulkan dari adanya kegiatan tersebut karena dalam penerapannya pasal 15 ayat (2) tidak dapat diberlakukan secara kaku terhadap pelanggaran, karena perjanjian tertutup terkadang dimungkinkan menghasilkan sisi positif. Berkaitan dengan Komisi Pengawas Persaingan Usaha kedepannya harus lebih baik lagi dalam memeriksa, menyelidiki serta memutus suatu perkara agar tidak ada keberatan-keberatan dari pihak yang diputus dari perkara tersebut.

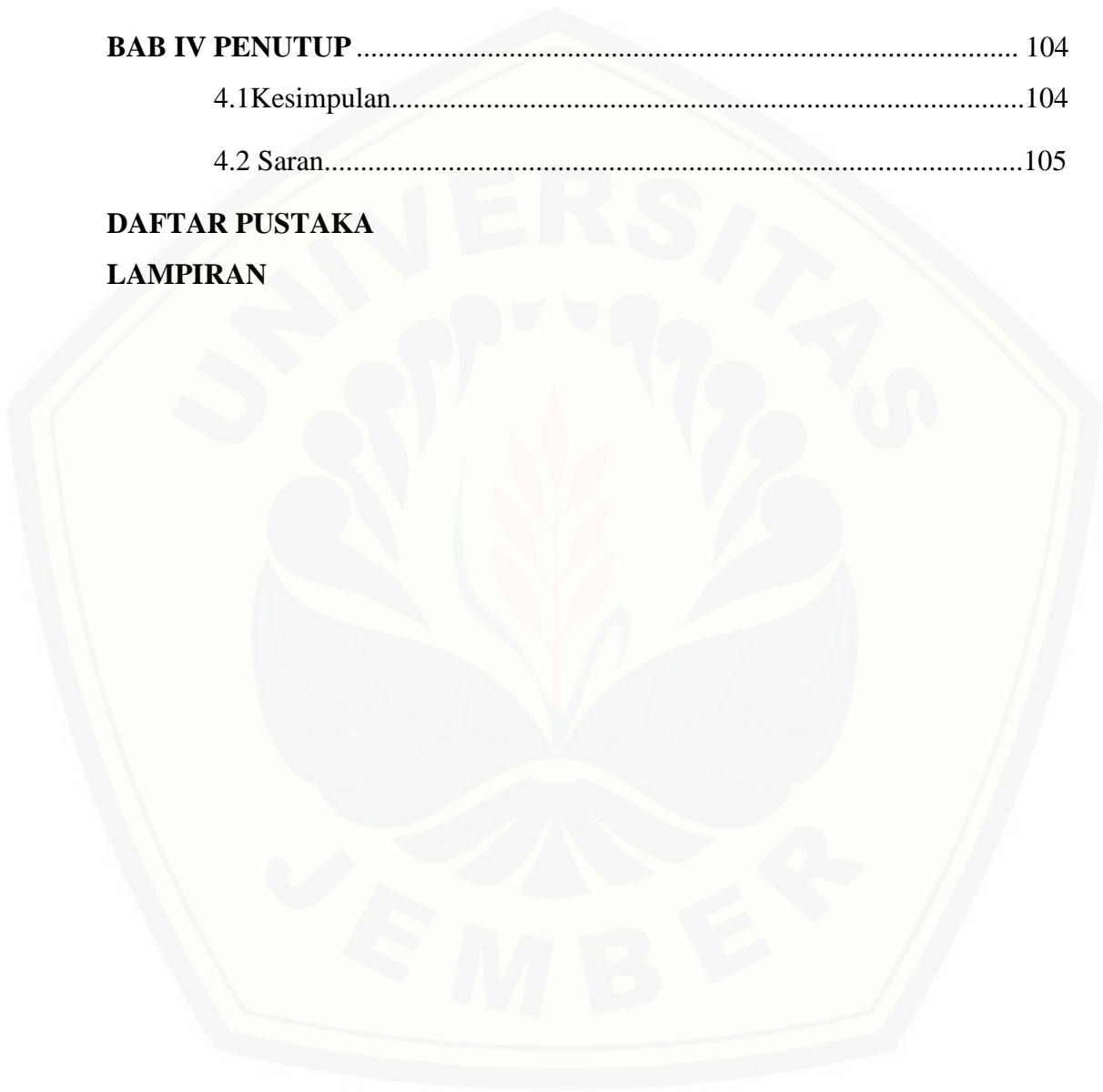


DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUT DEPAN.....	i
HALAMAN SAMBUT DALAM.....	ii
HALAMAN MOTTO.....	iii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iv
HALAMAN PRASYARAT GELAR.....	v
HALAMAN PERSETUJUAN.....	vi
HALAMAN PENGESAHAN.....	vii
HALAMAN PENETAPAN PANITIA PENGUJI.....	viii
HALAMAN PERNYATAAN.....	ix
HALAMAN UCAPAN TERIMA KASIH.....	x
HALAMAN RINGKASAN.....	xii
HALAMAN DAFTAR ISI.....	xiv
HALAMAN DAFTAR LAMPIRAN.....	xvii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tinjauan Penelitian	4
1.3.1 Tinjauan Umum	4
1.3.2 Tinjauan Khusus	4
1.4 Metode Penelitian.....	5
1.4.1 Tipe Penelitian.....	5
1.4.2 Pendekatan Masalah.....	5
1.4.3 Bahan Hukum.....	6
1.4.3.1 Bahan Hukum Primer.....	6
1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder.....	7

1.4.3.3 Bahan Non Hukum.....	7
1.4.4 Analisa Bahan Hukum.....	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1 Gantry Luffing Crane	9
2.2 Perusahaan Bongkar Muat.....	9
2.2.1 Pengertian Perusahaan Bongkar Muat.....	9
2.2.2 Bentuk Hukum dan Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat ...	10
2.2.3 Fungsi Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan	11
2.2.4 Mekanisme Kegiatan Bongkar Muat.....	12
2.2.5 Pencabutan Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat	13
2.2.6 Dokumen Bongkar Muat	15
2.3. Hukum Persaingan Usaha di Indonesia.....	19
2.3.1 Pengertian Hukum Persaingan Usaha	19
2.3.2 Ruang Lingkup Hukum Persaingan Usaha	21
2.3.3. Dasar-Dasar Perlindungan Hukum Persaingan Usaha.....	22
2.4 Komisi Pengawas Persaingan Usaha.....	24
2.4.1 Dasar Hukum dan Status Hukum.....	24
2.4.2. Tugas dan Wewenang Komisi Persaingan Usaha.....	24
2.4.3. Tata Cara Penanganan Perkara Penegakan Hukum	27
2.4.4. Sanksi Penegakan Hukum Persaingan Usaha	28
BAB III PEMBAHASAN	31
3.1 Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane Untuk Kegiatan Bongkar Muat Dalam Perspektif Persaingan Usaha	31
3.1.1 Pemenuhan Unsur-Unsur Pasal 15 Ayat (2) Undang-Undang No 5 Tahun 1999.....	50
3.1.2 Pemenuhan Unsur-Unsur Pasal 17 Undang-Undang No 5 Tahun 1999.....	90

3.2 Akibat Hukum Yang Ditimbulkan Dari Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane Untuk Kegiatan Bongkar Muat Di Pelabuhan Tanjung Priok Terhadap Pelaku Usaha Lainnya	97
BAB IV PENUTUP	104
4.1 Kesimpulan.....	104
4.2 Saran.....	105
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	



DAFTAR LAMPIRAN

PUTUSAN KPPU NOMOR 12/KPPU-I/2014



BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara Kepulauan yang luas lautannya lebih luas dibandingkan dengan luas daratannya sehingga sarana untuk pengangkutan melalui jalur laut lebih besar peranannya dalam menghubungkan suatu pulau dengan pulau yang lain. Keunikan letak geografis tersebut menyebabkan Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor kelautan dan tumpuan bagi pembangunan ekonomi nasional. Untuk menunjang kebutuhan pengangkutan diperlukan transportasi yang memadai hal ini dikarenakan transportasi merupakan sarana untuk memperlancar dan meningkatkan kegiatan ekonomi,memantapkan perwujudan dari Wawasan Nusantara serta mendukung pertahanan dan keamanan negara dan mempererat hubungan antarnegara.

Pentingnya transportasi timbul karena adanya peningkatan kegiatan perdagangan antarpulau, perdagangan antar negara, adanya peningkatan mobilitas arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan melalui laut tersebut. Kegiatan yang dilakukan dipelabuhan yaitu salah satunya adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Sehingga keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki kaitannya dengan kegiatan pengangkutan melalui laut,seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut maupun Perusahaan Bongkar Muat memiliki peranan yang sangat besar dalam kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas barang dan jasa dalam negeri serta ke dan luar negeri. Kegiatan usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat dan perusahaan angkutan nasional merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang terdiri dari kegiatan *stevedoring* yaitu kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga ,*cargodoring* yaitu kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang, dan *receiving/delivery* yaitu kegiatan menerima barang dari luar ke dalam pelabuhan. Dalam menjalankan roda kegiatan tersebut para pelaku usaha yakni perusahaan

bongkar muat tentunya akan saling bersaing untuk memperoleh pasar. Persaingan tersebut akan menimbulkan persaingan yang semakin ketat sehingga membuat para pelaku usaha tersebut berebut untuk menyalurkan kegiatan usahanya agar dapat berjalan dan memperoleh keuntungan atau laba yang sebesar-besarnya dari kegiatan usahanya. Tentunya dalam dunia bisnis persaingan itu diperbolehkan asalkan selama persaingan tersebut dilakukan secara sehat dan tidak mengarah dalam bentuk praktek monopoli sehingga tidak ada pihak lain yang merasa dirugikan.

Kebijakan yang mengatur persaingan usaha diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Didalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengatur mengenai perjanjian dan kegiatan yang boleh dilakukan dan tidak boleh dilakukan atau dilarang sertaposisidominan pelaku usaha pada perusahaan tertentu yang dapat menimbulkan praktek monopoli. Perjanjian yang dilarang dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat antara lain perjanjian tertutup yang diatur dalam pasal 15 dan kegiatan monopoli yang diatur dalam pasal 17.

Di Indonesia, esensi keberadaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat pasti memerlukan pengawasan dalam rangka implementasinya. Berlakunya Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagai landasan kebijakan persaingan (*competition policy*) diikuti dengan berdirinya Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) guna memastikan dan melakukan pengawasan terhadap dipatuhinya ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tersebut.¹ Dalam pasal 35 dan 36 UU No. 5 Tahun 1999 mengatur tentang tugas dan wewenang KPPU. Disamping itu juga KPPU menerbitkan Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara

¹ Hermansyah. *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*. (Jakarta: Kencana, 2009), hlm. 73.

Penanganan Perkara (selanjutnya disebut Perkom No. 1 Tahun 2010) sebagai amanat dari Pasal 38 Ayat (4) UU No. 5 Tahun 1999).

Mengenai kasus yang diputus oleh KPPU pada tahun 2015 yang salah satunya adalah Kasus Kewajiban Penggunaan *Gantry Luffing Crane* Di Pelabuhan Tanjung Priok. Kasus ini bermula ketika PT. Pelabuhan Indonesia II (PT. Pelindo II) yang merupakan badan usaha pelabuhan yang mengelola/mengoperasikan terminal dan fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta Utara-DKI Jakarta dengan PT. Multi Terminal Indonesia (PT. MTI) yang merupakan anak perusahaannya menyediakan crane darat *Gantry Luffing Crane* (GLC) untuk mensyaratkan bagi seluruh pengguna jasa pelabuhan yang menggunakan jasa dermaga untuk sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Priok diwajibkan untuk menggunakan *Gantry Luffing Crane* yang telah disediakan oleh PT. Pelindo II (Persero) dan PT. MTI sehingga tindakan tersebut sangat memiliki potensi menimbulkan dampak persaingan usaha tidak sehat dalam pasar jasa bongkar muat barang, jasa penyediaan alat bongkar muat, dan jasa pelayanan dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok-Provinsi DKI Jakarta. Dari kegiatan-kegiatan yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia diduga terjadi praktek monopoli.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penulis bermaksud untuk menyusun skripsi dengan judul **“ANALISIS PUTUSAN KPPU NOMOR : 12/KPPU-I/2014 TENTANG KEWAJIBAN PENGGUNAAN GANTRY LUFFING CRANE UNTUK KEGIATAN BONGKAR MUAT DIPELABUHAN TANJUNG PRIOK DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERSAINGAN USAHA”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas maka permasalahan yang akan dikaji dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Apa kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dikategorikan sebagai perbuatan melanggar pasal 17 dan pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999?
2. Apa akibat hukum yang ditimbulkan dari kewajiban Penggunaan Gantry luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok terhadap pelaku usaha lainnya?

1.3 Tinjauan Penelitian

Agar dalam penulisan skripsi ini dapat memperoleh sasaran yang tepat dan jelas, maka penulis menerapkan tinjauan dan penulisan skripsi menjadi 2 (dua) hal yaitu:

1.3.1 Tinjauan Umum

Tujuan umum penulisan skripsi ini adalah :

1. Memenuhi dan melengkapi persyaratan akademis dalam memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Jember;
2. Menerapkan ilmu dan pengetahuan yang telah diperoleh dari perkuliahan dan mengaplikasikannya dalam bentuk analisa yuridis; dan
3. Memberikan kontribusi yang bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Jember serta Almamater.

1.3.2 Tinjauan Khusus

1. Untuk mengetahui dan memahami penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dikategorikan sebagai perbuatan melanggar pasal 17 dan pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;

2. Untuk mengetahui dan memahami akibat hukum yang ditimbulkan dari kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok terhadap pelaku usaha lainnya.

1.4. Metode Penelitian

Dalam penulisan karya ilmiah tidak terlepas dari metode penelitian, karena hal ini merupakan faktor penting dalam penulisan suatu karya tulis yang bersifat ilmiah agar dalam pengkajian serta penganalisa pada objek studi dapat dilakukan dengan benar. Penggunaan metode penelitian hukum dalam penulisan suatu karya ilmiah dapat digunakan untuk menggali, mengelola dan merumuskan bahan-bahan hukum yang diperoleh sehingga pada akhirnya dapat ditarik suatu kesimpulan yang sesuai dengan kebenaran ilmiah untuk dapat menjawab isu hukum yang dihadapi serta dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Oleh karena itu menentukan metode penelitian yang tepat sangat dibutuhkan pemahaman oleh penulisannya.

1.4.1. Tipe Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini Penulis menggunakan tipe penelitian yuridis normatif (*legal research*) yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang-undang, peraturan-peraturan serta literatur yang berisi konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam skripsi ini.²

1.4.2. Pendekatan Masalah

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan yang dapat digunakan untuk mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabannya. Pendekatan yang akan digunakan oleh penulis dalam skripsi ini adalah :

1. Pendekatan Perundang-Undangan (*Statute Approach*)

²Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. (Jakarta:Kencana Prenada Media Group, 2013), hal.47

Pendekatan perundang-undangan (*Statue Approach*) yaitu menelaah semua Undang-Undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani.³ Pendekatan ini digunakan untuk mengetahui kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dikategorikan sebagai perbuatan melanggar pasal 17 dan pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

1.4.3. Bahan Hukum

Bahan hukum merupakan sarana dari suatu penulisan yang digunakan untuk memecahkan permasalahan yang ada sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya. Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber-sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan non hukum.⁴

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.⁵ Adapun yang termasuk dalam bahan hukum primer yang akan dipergunakan dalam mengkaji setiap permasalahan dalam penelitian skripsi ini adalah:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km 14 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari Dan Ke Kapal

³*Ibid*, hlm. 163

⁴*Ibid*, hlm. 181

⁵*Ibid*,

4. Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 12/KPPU-I/2014

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah hukum yang diperoleh dari semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum tersebut meliputi literatur ilmiah, buku-buku, kamus hukum, jurnal hukum, serta komentar-komentar atas putusan pengadilan yang bertujuan untuk mempelajari isu pokok permasalahan yang dibahas⁶.

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan non hukum sebagai penunjang dari sumber bahan hukum primer dan sekunder, sumber bahan non hukum dapat berupa buku-buku mengenai Hukum Persaingan Usaha ataupun laporan-laporan penelitian non hukum dan jurnal-jurnal non hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topik penulisan skripsi.⁷

1.4.4. Analisa Bahan Hukum

Analisa bahan hukum merupakan suatu cara yang dipergunakan untuk menentukan jawaban terhadap pokok permasalahan. Langkah-langkah dalam melakukan penelitian hukum, dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- a) Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan;
- b) Pengumpulan bahan-bahan hukum dan bahan non hukum sekiranya dipandang mempunyai relevansi;
- c) Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
- d) Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi dalam menjawab isu hukum yang dihadapi;
- e) Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.

Berdasarkan langkah-langkah tersebut, bahan-bahan hukum yang telah terkumpul kemudian penulis menelaah dan menganalisis isu hukum yang akan

⁶*Ibid*, hlm. 183

⁷*Ibid*, hlm. 184

dibahas. Setelah kesemuanya ditelaah dan dianalisis, penulis akan menyimpulkan sesuai dengan isu hukum yang dibahas dan memberikan perskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibuat dalam kesimpulan.



BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Gantry Luffing Crane

Gantry Luffing Crane merupakan alat bongkar muat darat yang dapat digunakan untuk berbagai jenis cargo seperti container, bag cargo, maupun curah kering.⁸ Alat bongkar muat ini berbentuk seperti crane kapal namun yang membedakan alat ini dengan crane kapal adalah letak posisinya. Letak posisi Gantry Luffing Crane terletak di dermaga dengan menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya. Fungsi crane ini untuk mengangkat muatan dari palkah dan memindahkannya dari kapal ke dermaga atau dari dek lainnya maupun sebaliknya. Dengan menggunakan alat bongkar muat ini produktivitas bongkar muat jauh lebih tinggi karena dapat mengangkat dua sampai empat kontainer sekaligus.

2.2. Perusahaan Bongkar Muat

2.2.1 Pengertian Perusahaan Bongkar Muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan perusahaan bongkar muat yaitu badan hukum yang khusus didirikan untuk menyelenggarakan dan mengusahakan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal. Istilah yang lebih tepat digunakan yaitu Muat Bongkar (*cargo handling*). Namun dapat diartikan juga bahwa perusahaan bongkar muat merupakan perusahaan yang bergerak dalam kegiatan jasa bongkar muat dari dan ke kapal. Kegiatan *stevedoring* merupakan istilah untuk kegiatan membongkar barang dari kapal ke dermaga atau sebaliknya, *cargodoring* merupakan istilah untuk kegiatan memindahkan barang dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan masih dalam areal pelabuhan, dan *receiving/delivery* merupakan kegiatan menerima barang dari luar ke dalam

⁸Pemkab Serang, Pengertian Gantry Luffing Crane, diakses di <http://serangkab.go.id/web/indeks.php/post/read/241>, pada tanggal 12 Oktober 2015 pukul 11.20 WIB

pelabuhan (*receiving*) atau sebaliknya (*delivery*). Perusahaan bongkar muat terdiri dari tenaga ahli yang pandai menempatkan barang, ventilasi yang diperlukan dan tidak mudah bergerak atau bergeser. Dengan teknologi peti kemas (*container*) lebih praktis lagi pemuatan dan pembongkaran barang karena barang sudah dimuat rapi dalam peti kemas. Bahkan sarana pelabuhan sudah ditentukan sendiri sebagai pelabuhan khusus peti kemas.⁹ Perusahaan bongkar muat ini biasanya berstatus badan hukum, baik badan usaha milik negara maupun badan usaha milik swasta. Perusahaan ini memiliki tenaga ahli yang pandai dalam menempatkan barang di dalam ruangan kapal yang terbatas sesuai dengan sifat barang tersebut sehingga barang di dalam ruangan kapal tersebut tidak mudah bergerak atau bergeser. Demikian juga ketika dalam proses pembongkaran barang dari kapal diperlukan tenaga ahli sehingga barang dapat dibongkar dengan mudah dan tidak menimbulkan kerusakan pada barang tersebut.

2.2.2 Bentuk Hukum dan Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat

Kegiatan usaha bongkar muat yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat berstatus badan hukum Indonesia, yang berbentuk Perseroan Terbatas, Badan Usaha Milik Negara, Koperasi serta Badan Usaha Daerah yang khusus didirikan untuk melakukan usaha yakni terkait dengan usaha bongkar muat di pelabuhan. Setiap Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang berbadan hukum dalam melakukan kegiatan usahanya di bidang bongkar muat diwajibkan untuk memiliki izin usaha. Izin usaha ini diberikan kepada perusahaan bongkar muat selama perusahaan tersebut masih menjalankan kegiatan usahanya. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Pengangkutan Perairan menentukan bahwa usaha bongkar muat barang adalah kegiatan usaha yang bergerak dalam bidang jasa bongkar muat barang dan hewan dari dan ke kapal. Pasal 1 angka 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Pekerjaan bongkar muat yang kegiatannya dilakukan di pelabuhan hanya dikerjakan oleh badan hukum Indonesia yang

⁹Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), hlm. 54-55

khusus didirikan untuk bongkar muat.¹⁰ Namun berdasarkan faktanya PT. Pelabuhan Indonesia yang merupakan fasilitator juga melakukan usaha bongkar muatnya melalui unitnya yaitu Multiterminal Indonesia. Kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal yang terjadi dipelabuhan tanjung Priok dilakukan di tiga jenis terminal, antara lain:

- a) Terminal Peti Kemas
- b) Terminal Penumpang
- c) Terminal Konvensional

Agar dapat dilakukannya kegiatan bongkar muat, perusahaan bongkar muat haruslah memperoleh izin terlebih dahulu dan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:¹¹

- a) Memiliki modal dan peralatan yang cukup sesuai dengan perkembangan teknologi
- b) Memiliki tenaga ahli yang sesuai
- c) Memiliki akta pendirian perusahaan
- d) Memiliki surat keterangan domisili perusahaan; dan
- e) Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak

Dalam kegiatan usaha bongkar muat terdapat dua jenis izin terkait izin usaha bongkar muat antara lain izin usaha tetap serta izin usaha sementara. Didalam izin usaha tetap perusahaan diberikan izin usahanya sesuai dengan jangka waktu pendirian perusahaan tersebut sedangkan izin usaha sementara diberikan untuk jangka waktu satu tahun.

2.2.3 Fungsi Perusahaan Bongkar Muat di Pelabuhan

Penyelenggaraan kegiatan usaha bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan, secara khusus diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No.

¹⁰Lihat Pasal 1 Angka 16 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan Perairan

¹¹Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 11.

KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal. Didalam Pasal 3 berisi tentang :¹²

1. Penyelenggaraan bongkar muat barang dari dan ke kapal dilakukan oleh perusahaan yang khusus didirikan untuk kegiatan bongkar muat tersebut.
2. Perusahaan Pelayaran dilarang menyelenggarakan bongkar muat barang dari dan ke kapal.

Berdasarkan uraian diatas dapat dilihat bahwa perusahaan pelayaran yang melakukan pengangkutan barang melalui laut dari suatu pelabuhan ke pelabuhan lainnya tidak bisa atau dilarang melakukan kegiatan bongkar muat barang angkutannya sendiri. Akan tetapi kegiatan tersebut harus diserahkan pelaksanaannya kepada pihak lain atau perusahaan lain yang bergerak di bidang bongkar muat barang di pelabuhan yaitu Perusahaan Bongkar Muat. Dengan demikian kedudukan Perusahaan Bongkar muat terpisah dengan perusahaan pelayaran. Fungsi Perusahaan Bongkar Muat dalam kedudukannya sebagai penghubung kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Perusahaan bongkar muat dapat melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal baik dalam bentuk kegiatan *Stevedoring*, *Cargodoring* maupun *Receiving/Delivery*. Dengan demikian perusahaan bongkar muat melakukan fungsinya yaitu untuk memindahkan barang serta pemindahan barang dari dan ke kapal baik dari gudang yang lokasinya berada di dalam pelabuhan maupun pemindahan barang angkutan secara langsung.

2.2.4 Mekanisme Kegiatan Bongkar Muat

Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan ke tempat tujuan sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:¹³

1. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkutan;
2. Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan; dan

¹²Lihat Pasal 3 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.88/AL.305/Phb-85 tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke kapal

¹³Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm.48

3. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Secara umum dapat dikemukakan bahwa pihak-pihak yang terkait dalam pengangkutan laut adalah sebagai berikut:¹⁴

1. Pengangkut

Adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/ atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.

2. Pengirim barang

Adalah orang yang mengikatkan diri untuk mengirim sesuatu barang dengan membayar uang angkut.

3. Penerima dalam pengangkutan barang

Adalah sebagai pihak yang menerima barang-barang dalam konsumen. Kedudukan ini timbul karena sebagaimana yang telah dikemukakan bahwa kewajiban pengangkut adalah menyerahkan barang yang diangkut kepada penerima.

Berdasarkan uraian diatas didalam pengangkutan pihak-pihak yang terkait juga diperlukan dalam pengangkutan barang melalui laut. Pihak-pihak yang terkait adalah para subjek hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban dalam hubungan hukum pengangkutan.

2.2.5 Pencabutan Izin Usaha Perusahaan Bongkar Muat

Apabila perusahaan bongkar muat melanggar kewajiban dalam hal izin usahanya maka izin usaha dapat dicabut oleh pemberi izin. Pencabutan izin usaha dilakukan melalui proses peringatan tertulis tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan. Apabila dalam waktu satu bulan setelah peringatan ketiga tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan surat izin usaha. Jika dalam waktu satu bulan setelah pembekuan izin usaha tidak ada upaya untuk memenuhi kewajiban sesuai dengan persyaratan izin usaha

¹⁴Zaeni Asyhadie, *Hukum Bisnis Prinsip Dan Pelaksanaanya Di Indonesia Edisi Revisi*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2011), hlm. 170

dicabut ini sesuai dengan ketentuan Pasal 60 Peraturan Pemerintah No 82 Tahun 1999.¹⁵

Izin usaha perusahaan bongkar muat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, yaitu dalam hal perusahaan yang bersangkutan:

- a. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara

Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara antara lain melakukan kegiatan mata-mata untuk kepentingan negara lain atau menyelundupkan senjata api atau bahan peledak. Pencabutan izin usaha secara langsung dilakukan setelah terbukti melakukan perbuatan berbahaya.

- b. Melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup

Melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup antara lain terlibat dalam pelanggaran yang dapat membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup. Pencabutan izin usaha secara langsung dilakukan setelah terbukti melakukan pelanggaran.

- c. Memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah

Memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah antara lain memberikan keterangan tidak benar pada waktu mengajukan permohonan izin usaha atau memperoleh izin usaha tanpa melalui prosedur yang ditetapkan. Pencabutan izin usaha secara langsung dilakukan setelah diketahui adanya fakta pelanggaran tersebut.¹⁶

Berdasarkan uraian diatas dalam proses bongkar muat diperlukan suatu izin usaha yang dikeluarkan oleh Pemerintah. Apabila dalam proses bongkar muat ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh suatu perusahaan bongkar muat maka izin usaha perusahaan tersebut dapat dicabut oleh pemberi izin. Dengan demikian perusahaan bongkar muat tersebut tidak dapat lagi menjalankan kegiatan usaha perusahaannya.

¹⁵Lihat Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan Perairan

¹⁶Abdulkadir Muhammad, *Op.Cit*, hlm. 102-103

2.2.6 Dokumen Bongkar Muat

Didalam dokumen bongkar muat dibedakan menjadi dua jenis, yaitu dokumen pemuatan dan dokumen pemuatan barang. Dokumen-dokumen tersebut antara lain:

1) Dokumen Pemuatan Barang

a. *Bill of lading*

Bill of lading yang disebut juga sebagai konsumen, bagi pengangkut merupakan kontrak pengangkutan sekaligus sebagai bukti tanda terima barang. *Bill of lading* juga tanda hak yang memungkinkan barang bisa ditransfer dari *shipper* ke *consignee* atau dipindahkan ke pihak ketiga. *Bill of lading* dibuat oleh perusahaan pelayaran pengangkut atau agennya berdasarkan *shipping instruction* yang diberikan oleh pengirim. Berdasarkan *shipping instruction* yang diterima dari pengirim, perusahaan pelayaran atau agennya membuat draft *bill of lading* untuk diserahkan kembali ke pengirim untuk diperiksa isinya. Apabila perlu, pengirim akan melakukan perubahan atau penambahan. Setelah dikoreksi, perusahaan pelayaran membuat *bill of lading* yang asli dalam beberapa lembar sesuai permintaan pengirim. Apabila nama kapal dituliskan dalam konosemen, berarti pengirim yang menentukan kapalnya. Sedangkan jika nama kapal tidak dicantumkan dalam konosemen maka *forwarder* yang akan menentukan kapalnya.

b. *Cargo List (loading list)*

Loading list adalah daftar semua barang yang dimuat dalam kapal. *Loading list* dibuat oleh perusahaan pelayaran atau agennya dan diserahkan kepada semua pihak yang terkait dengan pemuatan, yaitu: kapal, *stevedore*, gudang dan pihak-pihak lain.

c. *Mate's Receipt*

Mate's receipt adalah tanda terima barang yang akan dimuat ke kapal. *Mate's receipt* dibuat oleh agen pelayaran dan ditandatangani oleh mualim kapal. Jumlah koli dan kondisi barang disesuaikan dengan data yang tercantum pada *mate's receipt*. Apabila jumlah colli tidak sesuai

dengan jumlah yang tercantum dalam *mate's receipt* maka petugas kapal akan mencatat selisih tersebut. Demikian pula, jika barang akan dimuat terdapat kerusakan, petugas kapal juga akan mencatat kondisinya. Selisih atau kondisi ini kemungkinan tercatat pada konosemen.¹⁷

d. Dokumen Pembongkaran Barang

1. Pemberitahuan kepada bea cukai

Sebelum kedatangan kapal, agen pelayaran memberitahu kepada bea cukai khusus untuk pembongkaran barang import tentang rencana kedatangan kapal. Selambat-lambatnya dalam waktu 24 jam setelah kapal tiba, dengan menyerahkan dokumen-dokumen sebagai berikut:

- a. Cargo manifest dari semua barang yang akan dibongkar/diimport.
- b. Cargo manifest dari semua barang yang mempunyai tujuan di luar Indonesia.
- c. Daftar penumpang dan ABK.
- d. Daftar perbekalan.
- e. Daftar senjata api dan obat-obat terlarang.

e. *Landing order*.

Apabila terjadi perubahan bongkar muat dari suatu *party* barang, agen pelayaran akan mengeluarkan *landing order*. *Landing order* adalah pemberitahuan dari agen pelayaran kepada kapal tentang adanya perubahan pelabuhan bongkar satu partai barang dengan menyebutkan pelabuhan bongkar sebelumnya dan pelabuhan bongkar seharusnya.

f. *Tally* bongkar

Pada waktu barang dibongkar dilakukan pencatatan jumlah colli dan kondisinya sebagaimana terlihat dan hasilnya dicatat dalam *tally sheet*

¹⁷<http://goindonesianport.blogspot.com/2013/10/dokumen-bongkar-muat.html>, diakses pada tanggal 6 Oktober 2015. Jam 23.50 WIB

bongkar. *Tally sheet* harus *di-countersign* oleh nahkoda atau mualim yang berwenang.

g. *Outturn Report* *Outturn Report* adalah daftar dari semua barang dengan mencatat dari jumlah *colli* dan kondisinya barang itu pada waktu dibongkar. Barang yang kurang jumlahnya atau rusak diberi tanda (*remark*) pada *outturn report*.

h. *Short and Overlanded List*

Khusus barang yang mengalami kekurangan atau kelebihan dibuat daftar sendiri yang disebut *short and overlanded list*.

i. *Damage Cargo List*

Khusus untuk barang yang mengalami kerusakan dibuatkan daftar tersendiri berupa *damage cargo list*. Untuk barang-barang yang mengalami kerusakan dalam *damaged cargo list* diberi penjelasan rinci mengenai dimana kerusakan terjadi, sebelum dibongkar atau selama pembongkaran. Di jelaskan pula sejauh mana kerusakan yang dialami.

j. *Carfo Tracer*

Dengan memperhatikan *short and overlanded list*, agen pelayaran mengeluarkan *tracer*. *Tracer* merupakan pemberitahuan kepada semua pihak pelabuhan muat dan bongkar tentang adanya kekurangan atau kelebihan barang yang terjadi di pelabuhan pengiriman. *Tracer* juga menanyakan apakah barang yang kurang tersebut ada di pelabuhan penerima *tracer* maupun sebaliknya. Pelabuhan penerima *tracer* akan menyelidiki isi *tracer* dan segera menyampaikan hasil penyelidikannya ke pengirim. Apabila *tracer* pertama tidak dijawab, setelah 15 hari akan disusul *tracer* berikutnya, dan demikian seterusnya sampai mendapat sebuah jawaban. Penerima *tracer* memiliki kewajiban untuk segera meneliti dan menjawab *tracer* yang diterima mengingat akan timbulnya klaim dari pemilik barang.

k. *Cargo Manifest*

Cargo Manifest adalah keterangan rinci mengenai barang-barang yang diangkut kapal. Sehingga merupakan daftar barang dari semua *bill of lading* dari barang yang diangkut kapal dan dijabarkan secara rinci.

Lajur-lajur dalam manifest adalah sebagai berikut:

1. Nomor urut
2. Nomor B/L
3. Nama Pengirim
4. Nama/alamat penerima (*consignee*)
5. Jumlah colli dalam angka
6. Keterangan mengenai barang
7. Jumlah berat barang
8. Patokan berat atau ukuran yang dikenakan tambang (*freight*)
9. Tarif satuan barang
10. Lajur kosong untuk catatan seperlunya
11. Jumlah *freight* yang dibayar menurut tiap B/L
12. Jumlah OPP/OPT
13. Lajur biaya tata usaha
14. Lajur jumlah keseluruhan biaya yang dikenakan pada setiap B/L
15. Lajur keterangan

l. *Special Cargo List*

Special Cargo List merupakan daftar dari semua barang khusus yang dimuat oleh kapal, misalnya barang berbahaya, barang berharga, barang berat dan barang yang membutuhkan pengawasan khusus termasuk *refrigerated cargo*.

m. *Dangerous Cargo List*

Dangerous cargo list merupakan daftar muatan yang berbahaya, baik yang ditetapkan oleh IMO ataupun yang ditetapkan oleh yang berwenang di pelabuhan.

n. *Hatch List*

Setiap *palka* mempunyai muatan sendiri. *Hatch list* merinci muatan yang ada pada tiap *palka*. *Hatch list* dibuat oleh pihak kapal.

o. *Parcel List*

Karena sering ada barang kiriman yang bukan barang dagangan dikirim melalui kapal laut sebagai barang titipan, misalnya *personal effect*, maka barang tersebut di daftar dalam suatu daftar yang disebut sebagai *parcel list*.¹⁸

Dalam proses bongkar muat yang dilakukan oleh perusahaan bongkar muat diperlukan suatu dokumen yaitu dokumen bongkar muat. Dokumen tersebut diperlakukan sebagai prasyarat untuk menjamin kelancaran dan keamanan pengangkutan barang dilaut.

2.3 Hukum Persaingan Usaha di Indonesia

2.3.1 Pengertian Hukum Persaingan Usaha

Secara umum dapat dikatakan bahwa hukum persaingan usaha adalah hukum yang mengatur segala sesuatu yang berkaitan dengan persaingan usaha. Namun banyak istilah yang digunakan dalam bidang hukum ini selain istilah hukum persaingan usaha yakni hukum anti monopoli (*antimonopoly law*) dan hukum antitrust (*antitrust law*). Untuk memperoleh pengertian yang mendalam tentu pengertian hukum persaingan usaha demikian itu tidaklah mencukupi. Oleh karenanya, perlu dikemukakan beberapa pengertian hukum persaingan dari para ahli hukum persaingan usaha. Menurut Arie Siswanto, dalam bukunya yang berjudul “Hukum Persaingan Usaha” yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha (*competition law*) adalah instrumen hukum yang menentukan tentang bagaimana persaingan itu harus dilakukan. Meskipun secara khusus menekankan pada aspek “persaingan”, hukum persaingan juga menjadi

¹⁸<http://boygiawa.blogspot.co.id/2012/09/dokumen-bongkar-muat.html> diakses pada tanggal 7 Oktober 2015. Jam 23.50 WIB

perhatian dari hukum persaingan adalah mengatur persaingan sedemikian rupa, sehingga ia tidak menjadi sarana untuk mendapatkan monopoli.

Di dalam *Kamus Lengkap Ekonomi* yang ditulis oleh Christopher Pass dan Bryan Lowes, yang dimaksud dengan *Competition Laws* (hukum persaingan) adalah bagian dari perundang-undangan yang mengatur tentang monopoli, penggabungan dan pengambilalihan, perjanjian perdagangan yang membatasi dan praktik anti persaingan. Berdasarkan beberapa pengertian diatas jelas yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha adalah sebagaimana yang telah diatur didalam ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Didalam persaingan usaha tentu ada dampak dari persaingan tersebut. Persaingan usaha tersebut memiliki dampak positif dan dampak negatif. Menurut Anderson dalam Siswanto, dalam konteks pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan, persaingan dapat membawa dua dampak sekaligus, yaitu:¹⁹

a. Aspek Positif Persaingan:

1. Melindungi para pelaku ekonomi terhadap eksploitasi dan penyalahgunaan.
2. Mendorong alokasi dan realokasi sumber-sumber daya ekonomi sesuai dengan kegiatan konsumen karena ditentukan oleh permintaan (*demand*).
3. Mendorong penggunaan sumber daya ekonomi dan metode pemanfaatannya secara efisien.
4. Adanya persaingan akan mendorong setiap pesaing yang ada akan mengurangi biaya produksi serta memperbesar market share. Hal ini akan mendorong pula adanya peningkatan mutu produk, pelayanan proses produksi, serta inovasi teknologi.

b. Aspek Negatif Persaingan:

1. Sistem persaingan menimbulkan adanya biaya dan kesulitan-kesulitan tertentu yang tidak didapati dalam sistem monopoli. Hal ini disebabkan pihak penjual dan pembeli secara relatif akan memiliki kebebasan

¹⁹Wahyu Retno Dwi Sari, Kartel : *Upaya Damai Untuk Meredam Konfrontasi Dalam Persaingan Usaha*. Jurnal Persaingan Usaha. KPPU. Edisi 1 Tahun 2009, Hlm 195.

untuk mendapatkan keuntungan ekonomi, serta memiliki posisi tawar yang tidak jauh berbeda. Konsekuensinya adalah adanya waktu yang lebih lama dan upaya yang lebih keras dari masing-masing pihak untuk mencapai kesepakatan. Biaya yang harus dibayar untuk hal ini adalah biaya kontraktual yang tidak perlu seandainya para pihak tidak bebas bernegosiasi.

2. Persaingan dapat mencegah kordinasi yang diperlukan dalam industri tertentu. Salah satu sisi negatif dari persaingan adalah bahwa persaingan bisa mencegah koordinasi fasilitas teknis dalam bidang usaha tertentu yang dalam lingkup luas sebenarnya diperlukan demi efisiensi.
3. Kemungkinan munculnya praktek-praktek curang (*unfair competition*) karena persaingan dianggap sebagai kesempatan untuk menyingkirkan pesaing dengan cara apapun.

2.3.2 Ruang Lingkup Hukum Persaingan Usaha

Didalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 terdapat ketentuan yang mengatur tentang tindakan-tindakan yang berhubungan dengan pasar yang berlaku diatur di dalam hukum persaingan usaha yang merupakan ruang lingkup hukum persaingan usaha sebagai berikut:

1. Perjanjian yang dilarang
2. Kegiatan yang dilarang
3. Penyalahgunaan posisi yang dilarang
4. KPPU
5. Tata Cara penanganan perkara
6. Sanksi-sanksi
7. Pengecualian-pengecualian

Adapun hal-hal yang dilarang dalam hukum persaingan usaha berdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah:

1. Perjanjian yang dilarang
 - a) Oligopoli

- b) Penetapan Harga
 - c) Pembagian Wilayah
 - d) Pemboikotan
 - e) Kartel
 - f) Trust
 - g) Oligopsoni
 - h) Integrasi Vertikal
 - i) Perjanjian Tertutup
 - j) Perjanjian dengan pihak luar negeri
2. Kegiatan-kegiatan tertentu yang berdampak tidak baik untuk persaingan pasar meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:
- a) Monopoli
 - b) Monopsoni
 - c) Penguasa pasar
 - d) Persengkongkolan
3. Posisi dominan
- a) Pencegahan konsumen untuk memperoleh barang atau jasa yang bersaing
 - b) Membatasi pasar dan pengembangan teknologi
 - c) Menghambat pelaku usaha lain sebagai pesaing memasuki pasar
 - d) Jabatan rangkap secara bersama
 - e) Pemikiran saham
 - f) Merger, akuisisi, dan konsolidasi

2.3.3. Dasar-Dasar Perlindungan Hukum Persaingan Usaha

Secara yuridis konstitusional, kebijakan dan pengaturan hukum persaingan usaha didasarkan pada ketentuan dalam pasal 33 UUD 1945, yang kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam beberapa ketetapan MPRS yang pada dasarnya mengamatkan tidak pada tempatnya adanya monopoli yang merugikan

masyarakat dan persaingan usaha yang tidak sehat. Berdasarkan ketentuan dalam pasal 33 UUD 1945, sudah seharusnya negara ikut serta atau campur tangan dalam mengatur struktur pasar melalui berbagai peraturan perundang-undangan, sehingga dapat menciptakan keseimbangan kepentingan antara pelaku usaha dan kepentingan umum.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 harus dapat membantu dalam mewujudkan struktur ekonomi sebagaimana dimaksud dalam pasal 33 ayat (1) UUD 1945 yang menyatakan bahwa, “Ekonomi diatur oleh kerjasama berdasarkan prinsip-prinsip gotong royong”. Termasuk pikiran demokrasi ekonomi yang dimaksudkan ke dalam pasal 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dikaitkan dengan huruf a dan huruf b dalam konsiderannya menegaskan tentang pembangunan ekonomi menuju kesejahteraan rakyat sesuai dengan UUD 1945 dan demokrasi ekonomi. Disetujui secara umum bahwa negara harus menciptakan peraturan persaingan usaha untuk dapat mencapai tujuan demokrasi ekonomi oleh karena terdapat tiga sistem yang bertentangan dengan tujuan tersebut yaitu:²⁰

1. Liberalisme perjuangan bebas, yang pada masa lalu telah melemahkan kedudukan Indonesia dalam ekonomi internasional;
2. Sistem penganggaran belanja yang menghambat kemajuan dan pengembangan ekonomi;
3. Sistem pengkonsentrasikan kekuatan ekonomi, oleh karena segala monopoli akan merugikan.

Bagi negara Indonesia, persoalan dalam pengaturan usaha telah diatur dan bersumber pada Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Hanya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dapat mencegah timbulnya ketiga sistem tersebut, karena melindungi proses persaingan usaha dan menjamin tata persaingan usaha.

²⁰Estiono, *Tesis Ekistensi Komisi Persaingan Usaha Dalam Sistem Peradilan Perdata Di Indonesia*. Universitas Jember, Jember, 2012. Hlm 43

2.4 Komisi Pengawas Persaingan Usaha

2.4.1 Dasar Hukum dan Status Hukum

Dalam mengawasi pelaksanaan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 maka dibentuklah suatu komisi yang independen yang disebut dengan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU). Dasar hukum pembentukan Komisi Pengawas adalah pasal 30 ayat 1 yang menyatakan: “Untuk mengawasi pelaksanaan undang-undang ini dibentuk Komisi Persaingan Usaha.” Selain itu status Komisi Persaingan Usaha diatur dalam Pasal 30 ayat 2 dan ayat 3 disebutkan bahwa komisi bertanggung jawab kepada presiden.

Komisi bertanggung jawab kepada presiden disebabkan Komisi melaksanakan sebagian dari tugas-tugas pemerintah dimana kekuasaan tertinggi pemerintahan berada dibawah presiden, jadi sudah sewajarnya jika Komisi bertanggung jawab kepada presiden.²¹ Dalam penegakan hukum persaingan usaha monopoli merupakan kewenangan dari komisi pengawas persaingan usaha. Kewenangan tersebut meliputi dalam bidang penyelidikan alat bukti, penyidikan, dan pemeriksaan perkara. Selain itu juga, komisi memiliki tugas untuk memberikan rekomendasi.

2.4.2 Tugas dan Wewenang Komisi Persaingan Usaha

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) pembentukannya didasari berdasarkan pada pasal 34 yang berisi bahwa pembentukan susunan organisasi, tugas, dan fungsi komisi ditetapkan melalui Keputusan Presiden. Kemudian komisi ini dibentuk berdasarkan Keppres Nomor 75 Tahun 1999 yang kemudian diberi nama menjadi Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), sehingga penegakan hukum Antimonopoli dan persaingan usaha menjadi kewenangan KPPU. Akan tetapi tidak berarti bahwa tidak ada lembaga lain yang berwenang menangani perkara monopoli serta persaingan usaha. Dalam hal ini Pengadilan Negeri (PN) dan Mahkamah Agung (MA) juga diberi kewenangan dalam

²¹Mustafa Kamal, *Hukum Persaingan Usaha Teori dan Praktiknya di Indonesia*, (Jakarta: Rajagrafindo Persada,2012),hlm. 281

menyelesaikan perkara monopoli serta persaingan usaha. Didalam tugas tersebut Komisi memiliki beberapa tugas yang diantaranya sebagai berikut:²²

- a) Melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/ atau persaingan usaha tidak sehat, seperti: oligopoli, diskriminasi harga (*price discrimination*), penetapan harga (*price fixing/ price predatory*), pembagian wilayah (*market allocation*), pemboikotan, kartel, trust, oligopsoni, integral vertikal, perjanjian tertutup, dan perjanjian dengan pihak luar negeri.
- b) Melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan/ atau tindakan pelaku usaha yang dilarang, seperti monopoli, monopsoni, penguasaan pasar, dan persengkokolan.
- c) Melakukan penilaian terhadap ada atau tidak adanya penyalahgunaan posisi dominan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/ atau persaingan usaha yang tidak sehat, yang dapat timbul melalui posisi dominan, jabatan rangkap, pemilikan saham, penggabungan, peleburan, serta pengambilalihan.
- d) Memberikan saran dan pertimbangan terhadap kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan praktik monopoli dan/ atau persaingan usaha tidak sehat.
- e) Menyusun pedoman dan/ atau publikasi yang berkaitan dengan Undang-undang ini.
- f) Memberi laporan secara berkala atas hasil kerja komisi kepada presiden dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR).

Selain dari tugas Komisi Persaingan Usaha disamping itu juga terdapat beberapa wewenang Komisi Persaingan Usaha yaitu:²³

- a) Menerima laporan dari masyarakat dan/ atau dari para pelaku usaha terkait dugaan terjadinya praktik monopoli.
- b) Melakukan penelitian dari adanya dugaan kegiatan usaha atau tindakan pelaku usaha yang mengakibatkan praktik monopoli dan/ atau persaingan curang.

²²*Ibid.* hlm. 280

²³*Ibid.* hlm. 281

- c) Melakukan penyelidikan dan/ atau pemeriksaan terhadap kasus-kasus dugaan praktik monopoli dan/ atau persaingan curang yang didapatkan karena laporan masyarakat, laporan pelaku usaha, ditemukan sendiri oleh Komisi Pengawas dari hasil penelitiannya.
- d) Menyimpulkan hasil penyelidikan dan/ atau pemeriksaan tentang adanya suatu praktik monopoli dan/ atau persaingan curang.
- e) Melakukan pemanggilan terhadap pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap Undang-Undang Anti Monopoli.
- f) Melakukan pemanggilan dan menghadirkan saksi-saksi, saksi-saksi ahli, dan setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap ketentuan Undang-Undang Anti Monopoli.
- g) Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi-saksi, saksi ahli atau pihak lainnya yang tidak bersedia memenuhi panggilan Komisi Pengawas.
- h) Meminta keterangan dari instansi pemerintah dalam kaitannya dengan penyelidikan dan/ atau pemeriksaan terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan dalam Undang-Undang Anti Monopoli.
- i) Mendapatkan, meneliti, dan/ atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan/ atau pemeriksaan
- j) Memberikan keputusan atau ketetapan tentang adanya atau tidaknya kerugian bagi pelaku usaha fair, atau masyarakat.
- k) Menginformasikan putusan Komisi kepada pelaku usaha yang diduga melakukan praktik monopoli dan/atau persaingan curang.
- l) Menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada para pelaku usaha yang melanggar ketentuan dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat dilihat bahwa kewenangan Komisi hanya terbatas pada kewenangan administratif semata-mata. Kewenangan yang mirip dengan kewenangan badan penyidik, badan penuntut bahkan badan pemutus tetapi semua itu semata-mata dalam rangka menjatuhkan hukuman administrasi saja karena Komisi Pengawas Persaingan Usaha bukanlah suatu Polisi Khusus

atau Badan Penyelidik sipil. Akan tetapi, putusan Komisi Pengawas mempunyai kekuatan eksekutorial, yakni keputusan yang sederajat dengan putusan hakim.

2.4.3 Tata Cara Penanganan Perkara Penegakan Hukum

Dalam pemeriksaan perkara, KPPU dapat memulai proses pemeriksaan berdasarkan fakta yang dilaporkan oleh masyarakat maupun pelaku usaha serta inisiatif dari pihak KPPU. Adapun beberapa tahapan pemeriksaan Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam melakukan penanganan perkara dilakukan sebagai berikut:²⁴

1. Pemeriksaan Atas Dasar Laporan

Pemeriksaan atas dasar laporan adalah pemeriksaan yang dilakukan karena adanya laporan dari pelaku usaha yang merasa dirugikan ataupun dari masyarakat/ konsumen. Kemudian KPPU menetapkan majelis komisi yang akan bertugas memeriksa, menyelidiki pelaku usaha yang dilaporkan.

2. Pemeriksaan Atas Dasar Inisiatif KPPU

Pemeriksaan atas dasar inisiatif KPPU adalah pemeriksaan yang didasarkan atas adanya dugaan atau indikasi pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Untuk melakukan pemeriksaan atas inisiatif, KPPU akan membentuk suatu Majelis Komisi untuk melakukan pemeriksaan terhadap pelaku usaha dan juga para saksi. Adapun jenis pemeriksaan oleh KPPU adalah sebagai berikut:

- a) Tahap Pemeriksaan Pendahuluan

Pemeriksaan Pendahuluan adalah tindakan Komisi untuk meneliti dan/ atau memeriksa apakah suatu laporan dinilai perlu atau tidaknya untuk dilanjutkan kepada tahap Pemeriksaan Lanjutan. Pasal 39 ayat 1 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menentukan jangka waktu pemeriksaan pendahuluan selama tiga puluh hari sejak tanggal surat penetapan dimulainya pemeriksaan pendahuluan. Pada tahap Pemeriksaan Pendahuluan tidak hanya laporan yang diperiksa, namun pemeriksaan

²⁴*Ibid.* hlm. 283-284

yang dilakukan atas inisiatif Komisi juga wajib melalui proses Pemeriksaan Pendahuluan ini.

b) Tahap Pemeriksaan Lanjutan

Pemeriksaan Lanjutan adalah serangkaian pemeriksaan dan/ atau penyelidikan yang dilakukan oleh Majelis sebagai tindak lanjut Pemeriksaan Pendahuluan. Pemeriksaan Lanjutan dilakukan KPPU jika telah ditemukan indikasi praktik monopoli atau persaingan usaha tidak sehat atau KPPU masih memerlukan waktu yang lebih lama untuk menyelidiki dan memeriksa secara lebih mendalam kasus yang diperiksa. Jangka waktu pemeriksaan lanjutan diberi selama enam puluh hari sejak berakhirnya pemeriksaan pendahuluan, dan dapat diperpanjang paling lama tiga puluh hari.

c) Tahap Eksekusi Putusan Komisi

Apabila Putusan Komisi menyatakan terbukti adanya perbuatan melanggar ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 maka proses selanjutnya akan berlanjut kepada tahap eksekusi putusan Komisi. Berdasarkan Pasal 47 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi memiliki kewenangan untuk menjatuhkan sanksi administratif dalam bentuk-bentuk pembatalan perjanjian, perintah penghentian suatu kegiatan, penghentian penyalahgunaan posisi dominan, pembatalan merger, konsolidasi, akuisisi, maupun penetapan pembayaran ganti rugi dan denda. Tahap eksekusi bertujuan untuk memastikan bahwa pihak yang dikenakan sanksi memenuhi kewajibannya.

2.4.4 Sanksi Penegakan Hukum Persaingan Usaha

Dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur tentang adanya sanksi. Sanksi tersebut terdiri dari:

1) Sanksi Administratif

Sanksi Administratif adalah sanksi yang dikenakan oleh KPPU terhadap para pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. Sanksi administrasi tersebut diatur dalam Pasal 47 ayat (2) yang menyatakan sebagai berikut:

- a. Komisi berwenang menjatuhkan sanksi berupa tindakan administrasi terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-Undang ini.
- b. Tindakan administrasi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berupa:
 1. Penetapan pembatalan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 sampai dengan pasal 13, pasal 15, dan pasal 16.
 2. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan integrasi vertikal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14.
 3. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan kegiatan yang terbukti menimbulkan praktik monopoli dan/ atau menyebabkan persaingan usaha tidak sehat, dan/ atau merugikan masyarakat.
 4. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan penyalahgunaan posisi dominan.
 5. Penetapan pembatalan atau penggabungan atau peleburan badan usaha dan pengambilalihan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28.
 6. Penetapan pembayaran ganti rugi.
 7. Pengenaan denda serendah-rendahnya Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp 25.000.000.000,00 (dua puluh lima miliar rupiah).

2) Sanksi Pidana

Dalam hal Sanksi Pidana pokok berdasarkan Pasal 48, yaitu:

1. Pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 4, Pasal 9 sampai dengan Pasal 14, Pasal 16 sampai dengan Pasal 19, Pasal 25, Pasal 27, dan Pasal 28 diancam pidana denda serendah-rendahnya Rp.25.000.000.000,00 (dua puluh lima miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp.100.000.000.000,00 (seratus miliar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 6 (enam) bulan.

2. Pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 5 sampai dengan Pasal 8, Pasal 15, Pasal 20 sampai dengan pasal 24, dan Pasal 26 undang-undang ini diancam dan setinggi-tingginya Rp.25.000.000.000,00 (dua puluh lima miliar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 5 (lima) bulan.
3. Pelanggaran terhadap ketentuan pasal 41 undang-undang ini diancam pidana denda serendah-rendahnya Rp.1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp.5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 3 (tiga) bulan.

Dalam hal Sanksi Pidana Tambahan berdasarkan Pasal 49, yaitu dengan menunjuk ketentuan pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, terhadap pidana sebagaimana diatur dalam pasal 48 dapat dijatuhkan pidana tambahan berupa:

- a) Pencabutan izin usaha; atau
- b) Larangan kepada pelaku usaha yang telah terbukti melakukan pelanggaran terhadap undang-undang ini untuk menduduki jabatan direksi atau komisaris sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun dan selama-lamanya 5 (lima) tahun; atau
- c) Penghentian kegiatan atau tindakan tertentu yang menyebabkan timbulnya kerugian pada pihak lain.

Berdasarkan uraian diatas sanksi yang dijatuhkan terhadap pelanggaran Undang-undang No. 5 Tahun 1999, mengenalkan adanya tiga jenis sanksi antara lain Tindakan Administratif, Pidana Pokok, dan Pidana Tambahan. Sanksi tindakan administratif dan sanksi pidana ini dijatuhkan terhadap pelaku usaha yang jelas terbukti secara hukum melakukan pelanggaran yang dapat terjadinya praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan uraian pembahasan diatas, maka terdapat dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Bahwa kewajiban penggunaan gantry luffing crane untuk kegiatan bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok dapat dikategorikan tidak melanggar pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dalam pasal 15 ayat (2) Terlapor I dan Terlapor II tidak memenuhi unsur-unsur pasal 15 ayat (2) antara lain unsur perjanjian, unsur barang dan jasa lain, dan unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain, sedangkan dalam pasal 17 KPPU menyatakan bahwa Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar, hal ini karena salah satu unsure dalam pasal 17 tidak terbukti maka untuk pembuktian unsure lain dihentikan.
2. Bahwa akibat hukum yang ditimbulkan dari kewajiban penggunaan *gantry luffing crane* untuk kegiatan bongkar didermaga 101,101 utara,102, 114 dan 115 terhadap Pelaku Usaha Lain di pelabuhan adalah pelaku usaha lain yang sejenis mendapatkan dampak negatif berupa tidak dapatnya bersaing dan menyebabkan keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan *crane* kapal dan/atau menyewakan alat *crane* darat selain GLC. Namun terkait dampak yang ditimbulkan diatas disebabkan perusahaan bongkar muat tersebut tidak bisa bersaing karena tidak memiliki kualitas dibandingkan dengan PT Pelabuhan Indonesia dan tidak bisa mengikuti trend pelabuhan internasional yang dalam hal ini tentang *gantry luffing crane*. Akibat yang ditimbulkan tersebut dapat dilihat lebih menonjol akibat positif yang dilakukan oleh PT.Pelabuhan Indonesia II dan PT.Multi Terminal Indonesia serta tindakan yang

dilakukan oleh para Terlapor merupakan tindakan yang wajar, hal ini dikarenakan PT.Pelabuhan Indonesia II dan PT.Multi Terminal Indonesia memiliki kedudukan sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang wajib menyediakan jasa-jasa layanan pelabuhan.

4.2 Saran

1. Komisi Pesaingan Usaha dalam memutus perkara PT. Pelabuhan Indonesia dan PT. Multi Terminal Indonesia seharusnya tidak memutuskan kewajiban penggunaan gantry luffing crane untuk kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok melanggar pasal 15 ayat (2) karena para Terlapor tidak memenuhi unsure pasal 15 ayat (2).
2. PT.Pelabuhan Indonesia dan PT.Multi Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan harus memberikan standart kualitas dan teknologi alat bongkar muat agar perusahaan bongkar muat lainnya yang ingin bergabung dalam kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dapat berjalan dengan baik.

DAFTAR BACAAN

A. BUKU

Abdul Kadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Andi Fahmi Lubis, 2009, *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks dan Konteks*, Sinar Grafika, Jakarta.

Devy Meyliana, 2013, *Hukum Persaingan Usaha “Studi Konsep Pembuktian Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Dalam Persaingan Usaha*, Strara Press, Malang.

Hermansyah, 2009, *Hukum Persaingan Usaha*, Kencana, Jakarta.

Muhammad Taufik Makarao, 2010, *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Di Indonesia*, Gahlia Indonesia, Bogor.

Munir Fuady, 2003, *Hukum Anti Monopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*, Citra Aditya Bakti, Bandung.

Mustafa Kamal, 2012, *Hukum Persaingan Usaha Teori dan Praktiknya di Indonesia*, Raja Grafindo, Jakarta.

Rachmadi Usman, 2013, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.

Suyud Margono, 2009, *Hukum Anti Monopoli*, Sinar Grafika, Jakarta.

Pieter Mahmud, 2013, *Penelitian Hukum*, Prenada Media Group, Jakarta.

B. Peraturan perundang-undangan

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 Tentang Angkutan Perairan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM.88/AL.305/P.hb-85 Tentang Perusahaan Bongkar Muat Barang Dari Dan Ke Kapal

C. Internet

<http://goindonesiaport.blogspot.com/2013/10/dokumen-bongkar-muat.html>,
diakses pada tanggal 06 Oktober 2015 pukul 23.50 WIB

<http://serangkab.go.id/web/index.php/post/read/241>, diakses pada tanggal 12
Oktober 2015 pukul 11.20 WIB





PUTUSAN

Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014

Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia selanjutnya disebut **Komisi** yang memeriksa Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 telah mengambil Putusan tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Sektor Pelabuhan tentang Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok, yang dilakukan oleh: -----

1. **Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)**, yang beralamat kantor di Jalan Pasoso Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta, Indonesia;-----
2. **Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia**, yang beralamat kantor di Jalan Pulau Payung Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta, Indonesia;-----

----- Majelis Komisi -----

Setelah membaca Laporan Dugaan Pelanggaran; -----

Setelah membaca Tanggapan para Terlapor terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran;-----

Setelah mendengar Keterangan para Saksi; -----

Setelah mendengar Keterangan para Ahli; -----

Setelah mendengar Keterangan para Terlapor; -----

Setelah membaca surat-surat dan dokumen-dokumen dalam perkara ini; -----

Setelah membaca Kesimpulan Hasil Persidangan dari Investigator; -----

Setelah membaca Kesimpulan Hasil Persidangan dari para Terlapor; -----

TENTANG DUDUK PERKARA

1. Menimbang bahwa Sekretariat Komisi Pengawas Persaingan Usaha (“Sekretariat Komisi”) telah melakukan penelitian tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Sektor Pelabuhan tentang Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok; -----

2. Menimbang bahwa Laporan Hasil Penelitian tersebut dinilai merupakan kompetensi absolut KPPU, telah lengkap secara administrasi, dan telah jelas dugaan pelanggaran pasal dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
3. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Penelitian tersebut, Sekretariat Komisi merekomendasikan untuk dilakukan penyelidikan; -----
4. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Penelitian, terdapat bukti awal dugaan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh pelaku usaha;-----
5. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Penelitian tersebut, Komisi menetapkan untuk ditindaklanjuti ke tahap penyelidikan; -----
6. Menimbang bahwa Sekretariat Komisi telah melakukan penyelidikan terhadap Laporan Hasil Penelitian, dan memperoleh bukti yang cukup, kejelasan, dan kelengkapan dugaan pelanggaran yang dituangkan dalam Laporan Hasil Penyelidikan; -----
7. Bahwa setelah dilakukan penyelidikan, laporan dinilai lengkap, jelas, dan telah memenuhi persyaratan minimal 2 (dua) alat bukti untuk selanjutnya dilakukan pemberkasan;-----
8. Menimbang bahwa setelah dilakukan pemberkasan, Laporan Hasil Penyelidikan tersebut dinilai layak untuk dilakukan Gelar Laporan dan disusun dalam bentuk Rancangan Laporan Dugaan Pelanggaran;-----
9. Menimbang bahwa berdasarkan Rancangan Laporan Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Sektor Pelabuhan tentang Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok, Rapat Komisi menyetujui Rancangan Laporan Dugaan Pelanggaran tersebut menjadi Laporan Dugaan Pelanggaran; -----
10. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Dugaan Pelanggaran tersebut, Ketua Komisi menetapkan Pemeriksaan Pendahuluan dengan menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 35/KPPU/Pen/VIII/2014 tanggal 11 Agustus 2014 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A1);-----
11. Menimbang bahwa berdasarkan Penetapan Pemeriksaan Pendahuluan tersebut, Ketua Komisi menetapkan pembentukan Majelis Komisi melalui Keputusan Komisi Nomor 98/KPPU/Kep/VIII/2014 tanggal 11 Agustus 2014 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi pada Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A2); -----
12. Menimbang bahwa Ketua Majelis Komisi Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 menerbitkan Surat Keputusan Majelis Komisi Nomor 31/KMK/Kep/VIII/2014 tentang Jangka Waktu Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014, yaitu dalam jangka waktu

- paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja terhitung sejak tanggal 19 Agustus 2014 sampai dengan tanggal 29 September 2014 (*vide* bukti A7); -----
13. Menimbang bahwa Majelis Komisi telah menyampaikan Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan, Petikan Penetapan Pemeriksaan Pendahuluan, Petikan Surat Keputusan Majelis Komisi tentang Jangka Waktu Pemeriksaan Pendahuluan, dan Surat Panggilan Sidang Majelis Komisi yang dilampiri Laporan Dugaan Pelanggaran kepada Terlapor (*vide* bukti A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12,); -----
14. Menimbang bahwa pada tanggal 19 Agustus 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi I dengan agenda Pembacaan dan Penyerahan Salinan Laporan Dugaan Pelanggaran oleh Investigator kepada para Terlapor (*vide* bukti B1); -----
- 14.1 Sidang Majelis Komisi I tersebut dihadiri oleh Investigator, dan Terlapor II (PT Multi Terminal Indonesia); -----
15. Menimbang bahwa pada Sidang Majelis Komisi tanggal 19 Agustus 2014, Investigator membacakan Laporan Dugaan Pelanggaran yang pada pokoknya berisi hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti I.2); -----

Gambaran Umum dan Permasalahan

Eksistensi pelabuhan memiliki peran signifikan dalam kegiatan ekonomi karena merupakan fasilitas penting (*essential facilities*) dalam rangka peralihan moda transportasi guna menunjang kegiatan industri dan perdagangan.

PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), selanjutnya disebut PT Pelindo II (Persero), merupakan badan usaha pelabuhan yang mengelola/mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan pada 10 (sepuluh) propinsi dengan total sebanyak 12 (dua belas) pelabuhan dimana salah satu pelabuhan yang dikelola adalah Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta Utara – DKI Jakarta.

Keberadaan Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan terbuka untuk perdagangan internasional dan telah diusahakan secara komersial telah meningkatkan kegiatan usaha yang terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan termasuk diantaranya adalah kegiatan usaha jasa bongkar muat barang dan jasa penyediaan alat bongkar muat.

Pada awalnya kondisi kegiatan usaha bongkar muat barang dan kegiatan penyediaan alat bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok dirasa pelaku usaha terkait cukup kondusif dengan adanya kebebasan memilih bagi perusahaan angkutan laut nasional (*Shipping Line*) untuk menggunakan alat crane yang berada dikapalnya sendiri atau menggunakan crane darat untuk melakukan kegiatan bongkar muat yang disiapkan oleh perusahaan bongkar muat yang bermitra dengannya.

Ketika PT Pelindo II (Persero) selaku badan usaha pelabuhan dan anak perusahaannya PT Multi Terminal Indonesia, selanjutnya disebut PT MTI, selaku operator terminal di Pelabuhan Tanjung Priok menyediakan crane darat *Gantry Luffing Crane (GLC)* maka dirasa mulai menimbulkan permasalahan, terlebih lagi selaku pengelola pelabuhan, PT Pelindo II (Persero) dan PT MTI mengeluarkan surat pemberitahuan yang mensyaratkan bagi seluruh pengguna jasa pelabuhan yang menggunakan jasa dermaga untuk sandar kapal di Pelabuhan Tanjung Priok diwajibkan untuk menggunakan *Gantry Luffing Crane (GLC)* yang telah disediakan oleh PT Pelindo II (Persero) dan PT. MTI.

Tindakan tersebut sangat memiliki potensi menimbulkan dampak persaingan usaha yang tidak sehat dalam pasar jasa bongkar muat barang, jasa penyediaan alat bongkar muat, dan jasa

pelayanan dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas di Pelabuhan Tanjung Priok – Propinsi DKI Jakarta.

- 15.1 Tentang Pasar Bersangkutan; -----
- 15.1.1 Pasar produk terkait Pasal 15 ayat (2) adalah jasa pelayanan dermaga di Tanjung Priok untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* dan jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 15.1.2 Pasar produk terkait Pasal 17 adalah jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 15.1.3 Pasar geografis adalah dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 15.1.4 Bahwa pasar bersangkutan dalam perkara ini adalah: -----
- 15.1.4.1 Pasar bersangkutan yang terkait dengan Pasal 15 ayat (2) adalah:-----
- a) jasa pelayanan dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk (tying product)* yang dikelola oleh Terlapor I (PT Pelindo) dan;-----
- b) jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga 101, 101 utara dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok yang dioperasikan Terlapor I, dan;-----
- c) jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok yang dioperasikan oleh Terlapor II (PT MTI); -----
- 15.1.4.2 Pasar bersangkutan yang terkait dengan Pasal 17 adalah jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga 114 dan 115 yang dioperasikan oleh Terlapor II, dan dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I;-----
- 15.2 Tentang Posisi Monopoli; -----
- 15.2.1 Bahwa kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersil dilaksanakan oleh Badan

Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya (Pasal 91 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran). Badan Usaha Pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya (Pasal 93). Bahwa Terlapor I (PT Pelindo II) merupakan Badan Usaha Pelabuhan (Kepmen KP 98 Tahun 2011) yang dapat melakukan kegiatan : -----

- a) *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat*; -----
- b) *Penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih*; -----
- c) *Penyediaan dan/ atau pelayanan jasa fasilitas naik turun penumpang dan/ atau kendaraan*; -----
- d) *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat, serta peralatan pelabuhan*;-----
- e) *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan RoRo*; -----
- f) *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang*; -----
- g) *Penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau* -----
- h) *Penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal* ; -----

15.2.2 Bahwa Terlapor I (PT Pelindo II) sebagai Badan Usaha Pelabuhan dan anak usahanya Terlapor II (PT MTI) merupakan pelaksana bongkar muat dan mengoperasikan beberapa terminal di Pelabuhan Tanjung Priok; -----

15.3 Tentang Penyediaan Alat Bongkar Muat;-----

15.3.1 Bahwa *crane* merupakan alat yang utama dalam melakukan kegiatan bongkar muat kapal di pelabuhan. Bahwa alat *crane* darat GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 diusahakan oleh Terlapor I (PT Pelindo II) berjumlah 6 (enam) unit, sementara alat *crane* darat GLC di dermaga 114 dan 115 yang diusahakan oleh Terlapor II (PT MTI) berjumlah 7 (tujuh) unit; -----

15.3.2 Bahwa MTI yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelindo II membuat kesepakatan dengan mitra kerjanya untuk memakai *crane* darat GLC dalam melayani kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115;----

15.3.3 Bahwa mitra kerja PT MTI yang menandatangani kesepakatan tanggal 21 Mei 2012 terkait penggunaan *crane* pada dermaga 114 dan 115 adalah:---

- 1) PT Multi Terminal Indonesia (Dirut); -----
- 2) PT Tubagus Jaya Mandiri (Direktur);-----
- 3) PT Karya Abadi Luhur (General Manager Operasi);-----

- 4) PT Tirta Indah Kencana (Direktur Marketing dan Operasi); -----
- 5) PT Anugerah Firdaus Mandiri (Direktur); -----
- 15.3.4 Bahwa dalam pelaksanaan kesepakatan tersebut pada akhirnya dipatuhi oleh perusahaan bongkar muat (PBM) lainnya yang beroperasi di dermaga 114 dan 115, sebagaimana dapat dilihat dari berita acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Renada Wira Samudera, dan Berita Acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Sinar Berlian Indrapura (*vide* bukti C12 dan C18); -----
- 15.3.5 Bahwa dengan adanya kesepakatan tersebut PBM tidak lagi dapat menyediakan *crane* darat sendiri maupun menyewa *crane* darat dari mitranya untuk melayani kegiatan bongkar muat kapal seperti sebelum disediakan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC); -----
- 15.4 Tentang Kewajiban Penggunaan Crane Darat Gantry Luffing Crane; -----
- 15.4.1 Bahwa Terlapor I (PT Pelindo II) mewajibkan penggunaan *crane* Gantry Luffing Crane (GLC) yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di dermaga 101 (2 unit), dermaga 101 utara (2 unit) dan 102 (2 unit) pelabuhan Tanjung Priok melalui Surat Pemberitahuan yang ditandatangani General Manager Pelaksana Tugas, Cipto Pramono (*vide* bukti B40, C23, dan C30); -----
- 15.4.2 Bahwa Terlapor II (PT MTI) mewajibkan penggunaan *crane* GLC yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di dermaga 114 dan 115 (7 unit) pelabuhan Tanjung Priok melalui Surat Pemberitahuan yang ditandatangani oleh Direktur Utama PT MTI Dede R Martin (*vide* bukti B39); -----
- 15.4.3 Bahwa bagi pengguna jasa pelabuhan yang tidak menggunakan alat GLC mendapat sanksi tidak akan dilayani kegiatan bongkar muat dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat GLC tersebut; -----
- 15.5 Ketentuan Undang-Undang yang dilanggar oleh Terlapor I dan Terlapor II dalam Perkara 12/KPPU-I/2014 adalah Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang mengatur : -----

Pasal 15 ayat (2)

Pelaku Usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.

Pasal 17

- (1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang 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 bersangkutan belum ada substitusinya; atau*
 - b) Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau*
 - c) Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.*

15.6 Bahwa dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) bila dirinci unsur-unsurnya sebagai berikut: -----

15.6.1 Pelaku Usaha;-----

- a. Pengertian pelaku usaha berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbadan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan di dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;-----
- b. Bahwa pelaku usaha dalam perkara ini adalah PT Pelabuhan Indonesia II (PT Pelindo II) dan PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI); -----

15.6.2 Perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok: -----

- a. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis;-----

- b. Bahwa Terlapor I (PT Pelindo II) mewajibkan penggunaan *crane* Gantry Luffing Crane (GLC) yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di dermaga 101 (2 unit), dermaga 101 utara (2 unit), dan dermaga 102 (2 unit) pelabuhan Tanjung Priok melalui Surat Pemberitahuan Nomor FP.003/103/10/CPTP-12 tertanggal 21 September 2012 yang ditandatangani General Manager Pelaksana Tugas, Cipto Pramono (*vide* bukti B40, C23, dan C30). -----
- c. Bahwa isi surat pemberitahuan tersebut berisikan: -----
- 1) Menunjuk Surat Kuasa Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor M.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian GLC; -----
 - 2) Berkenaan dengan hal tersebut butir 1, untuk meningkatkan produktivitas bongkar muat di lingkungan Pelabuhan Tanjung Priok dengan ini kami sampaikan bahwa kapal-kapal yang sandar di dermaga dan sudah tersedia alat darat yang disediakan oleh PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan Mitra, dalam pelaksanaan bongkar muat wajib menggunakan alat tersebut; -----
 - 3) Demikian pemberitahuan ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerja samanya kami ucapkan terima kasih; -----
- d. Bahwa Terlapor II (PT MTI) juga mewajibkan penggunaan *crane* Gantry Luffing Crane (GLC) yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di dermaga 114 dan 115 yang berjumlah 7 (tujuh) unit pelabuhan Tanjung Priok melalui Surat Pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012 yang ditandatangani Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia, Dede R Martin (*vide* bukti C36); -----
- e. Bahwa isi surat pemberitahuan tersebut berisikan: -----
- 1) Menunjuk Surat Kuasa Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 November 2011 tentang penggunaan peralatan bongkar muat dan arahan Direksi PT Pelindo II kepada PT MTI tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan Gantry Luffing

- Crane (GLC) dalam usaha peningkatan produktivitas dan efisiensi pelayanan; -----
- 2) Tersebut butir 1 di atas, dengan ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut: -----
- a) Kepada para pengguna jasa/mitra kerja PT MTI wajib menggunakan alat bongkar muat darat/GLC yang telah ada; -----
 - b) Apabila tidak berkenan menggunakan alat bongkar muat darat/GLC yang telah ada, kami tidak akan melayani kegiatan bongkar muat tersebut dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat tersebut;-----
 - c) Terhadap mitra kerja yang sudah ada kontrak kerja sama dengan PT MT, akan dilakukan revisi atas kontrak tersebut;-----
- 3) Demikian disampaikan, untuk perhatian semua pihak dan atas perhatiannya kami ucapkan terima kasih; -----
- f. Bahwa dari jumlah GLC di dermaga yang dikelola PT MTI di dermaga 114 dan 115, 5 (lima) unit dimiliki PT Pelindo II dan 2 (dua) unitnya dimiliki PT MTI;-----
 - g. Bahwa MTI yang merupakan anak perusahaan dari PT Pelindo II membuat kesepakatan dengan mitra kerjanya untuk memakai *crane* darat GLC dalam melayani kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115; -----
 - h. Bahwa mitra kerja PT MTI yang menandatangani kesepakatan tanggal 21 Mei 2012 terkait penggunaan *crane* pada dermaga 114 dan 115 adalah :-----
 - 1) PT Multi Terminal Indonesia (Dirut);-----
 - 2) PT Tubagus Jaya Mandiri (Direktur);-----
 - 3) PT Karya Abadi Luhur (General Manager Operasi); -----
 - 4) PT Tirta Indah Kencana (Direktur Marketing dan Operasi); -----
 - 5) PT Anugerah Firdaus Mandiri (Direktur); -----
 - i. Bahwa dalam pelaksanaan kesepakatan tersebut pada akhirnya dipatuhi oleh perusahaan bongkar muat (PBM) lainnya yang beroperasi di dermaga 114 dan 115, sebagaimana dapat dilihat dari berita acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Renada Wira Samudera, dan Berita Acara

tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Sinar Berlian Indrapura (*vide* bukti C12 dan C18); -----

15.6.3 Mengenai dampak persaingan;-----

- a. Bahwa adanya perilaku mewajibkan penggunaan GLC terhadap kapal bermuatan *break bulk* yang menggunakan jasa dermaga di dermaga 114, 115, 101, 101 utara dan 102 oleh PT Pelindo II dan PT MTI, menyebabkan pengguna jasa pelabuhan tidak memiliki pilihan lain yaitu untuk menggunakan *crane* yang berada di kapal; -
- b. Bahwa dengan kewenangan PT. PELINDO II (Persero) dalam mengelola jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas serta dengan terdapatnya sanksi berupa tidak akan dilayani kapal yang tidak bersedia menggunakan Gantry Luffing Crane menyebabkan kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane tersebut dapat berjalan dengan lancar;-----
- c. Bahwa terdapat tarif yang dikenakan dari setiap penggunaan *Gantry Luffing Crane* oleh PT PELINDO II (Persero) dan anak perusahaannya PT. MTI sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per ton sehingga harga pokok produksi importer meningkat dan berefek pada kenaikan harga barang di *level end user*/konsumen (*vide* bukti B1, B2, B20, B22, B36, B40, C7, C14, C16, dan C19); -

15.7 Bahwa dugaan pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 bila dirinci unsur-unsurnya sebagai berikut: -----

15.7.1 Pelaku usaha -----

- a. Pengertian pelaku usaha berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbadan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan di dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;-----
- b. Bahwa pelaku usaha dalam perkara ini adalah PT Pelabuhan Indonesia II (Pelindo II) dan PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI); -----

15.7.2 Penguasaan; -----

- a. Bahwa sebelum disediakan *crane* darat GLC, pengguna jasa pelabuhan yaitu PBM maupun perusahaan Angkutan Laut Nasional

- dalam melakukan kegiatan bongkar muat diberikan kebebasan untuk menggunakan *crane* yang berada di kapal atau *crane* darat;
- b. Bahwa PT MTI yang merupakan anak perusahaan PT Pelindo II membuat kesepakatan dengan mitra kerjanya untuk memakai *crane* darat GLC di dermaga 114 dan 115, yang pada akhirnya dipatuhi oleh PBM lainnya yang beroperasi di dermaga 114 dan 115;-----
 - c. Bahwa dengan adanya kesepakatan tersebut PBM tidak lagi dapat menyediakan *crane* darat sendiri maupun menyewa *crane* darat dari mitranya untuk melayani kegiatan bongkar muat seperti praktik sebelum disediakan GLC di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
 - d. Bahwa kesepakatan yang dipatuhi tersebut merupakan bukti bahwa PT Pelindo II dan PT MTI memiliki posisi monopoli yang mampu mengurangi/meniadakan persaingan; -----
- 15.7.3 Barang dan jasa;-----
- a. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 17, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksudkan dengan jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha; -----
 - b. Jasa penyediaan *crane* di dermaga 114, 115, 101, 101 utara dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 15.7.4 Praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat -----
- a. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan 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; -----
 - b. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan persaingan usaha tidak sehat adalah 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; -----
 - c. Bahwa frase unsur Pasal 17 ayat 1 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengenai praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak

- sehat bersifat kumulatif maupun alternatif, yang berarti unsur praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat harus kedua duanya terpenuhi atau cukup salah satunya saja, unsur praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat yang terpenuhi - ;
- d. Bahwa alat bongkar muat GLC memiliki substitusi terdekat yaitu crane yang berada di kapal; -----
 - e. Bahwa dengan posisi monopoli yang dimiliki sebagai Badan Usaha Pelabuhan, PT Pelindo II dan PT MTI mewajibkan penggunaan *crane* darat GLC yang diberitahukan kepada seluruh mitra dan pengguna jasa terminal di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok menghilangkan substitusi dari GLC sehingga konsumen (pengguna jasa pelabuhan dan PBM kehilangan alternatif); -----
 - f. Bahwa untuk memaksakan pengguna jasa GLC tersebut, diterapkannya sanksi bagi pengguna jasa pelabuhan yaitu tidak akan dilayani kapal yang akan bertambat/bersandar di dermaga 114, 115, 101, 101 utara dan 102. Penerapan sanksi tersebut didukung dengan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok UK. 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok yang memberikan kewenangan PT Pelindo II untuk menentukan kapal akan bertambat di dermaga mana; -----
 - g. Bahwa dalam prakteknya kewajiban penggunaan *crane* darat GLC menjadi efektif karena dibarengi adanya penerapan sanksi bagi pengguna pelabuhan yang tidak menggunakan crane darat GLC dan dipermudah dengan kewenangan yang dimiliki sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP); -----
16. Menimbang bahwa pada tanggal 27 Agustus 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi II dengan agenda Penyerahan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran oleh para Terlapor (*vide* bukti B2):-----
- 16.1 Bahwa Sidang Majelis Komisi II tersebut dihadiri oleh Investigator , Terlapor I, dan Terlapor II; -----
 - 16.2 Bahwa pada Sidang Majelis Komisi II tersebut, Terlapor I dan Terlapor II belum dapat menyampaikan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran secara tertulis kepada Majelis Komisi dan meminta dilakukan penundaan Sidang Penyampaian Tanggapan Laporan Dugaan Pelanggaran; -----

17. Menimbang bahwa pada tanggal 8 September 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi III dengan agenda Penyerahan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran oleh para Terlapor (*vide* bukti B3); -----

17.1 Bahwa Sidang Majelis Komisi III tersebut dihadiri oleh Investigator, Terlapor I, dan Terlapor II; -----

17.2 Bahwa pada Sidang Majelis Komisi III, Terlapor I dan Terlapor II masing-masing telah menyerahkan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran kepada Majelis Komisi (*vide* bukti T1.1 dan T2.1); -----

18. Menimbang bahwa Terlapor I menyerahkan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran, yang pada pokoknya sebagai berikut (*vide* bukti T1.3):-----

18.1 Bahwa kesimpulan tim pemeriksa KPPU yang berulang-ulang menggunakan anak kalimat “bermuatan *break bulk*” dalam membuktikan pasar bersangkutan Terlapor I adalah bukti nyata kalau pemeriksaan ini dilakukan dengan tergesa-gesa, prematur, dan tendensius karena penentuan pasar bersangkutan bagi Terlapor I adalah salah objek perkara, hal ini didasarkan pada fakta dan bukti bahwa dermaga 101, dermaga 101 utara, dan 102 yang dioperasikan Terlapor I diperuntukkan untuk bongkar muat peti kemas, curah kering, dan kendaraan dengan mayoritas bongkar muat peti kemas +/- 90% dari total bongkar muat yang dilakukan (*vide* PMP Nomor: PM 42 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, dan Data Kapal-kapal Bersandar di 101, 101 utara dan 102 periode Januari 2013-Agustus 2014);-----

18.2 Bahwa penentuan pasar bersangkutan adalah pembuktian yang paling esensial dalam penegakan hukum persaingan usaha sebagaimana dimaksud dalam Perkom Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Penerapan Pasal 1 Angka 10 tentang Pasar Bersangkutan.; -----

18.3 Bahwa dalam perkom disebut pula ditetapkan hubungan pembuktian pasar bersangkutan dengan pasal-pasal Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, untuk Pasal 15 pasar pembuktian pasar bersangkutan adalah dasar untuk membuktikan pelaku usaha (pihak) lain, sedangkan untuk Pasal 17 pembuktian pasar bersangkutan adalah dasar pembuktian pangsa pasar; -----

18.4 Bahwa dalam penegakan hukum, penghormatan atas prinsip-prinsip *due process of law*, *presumption of innocent*, dan *audi alteram partem*, memberikan akibat hukum pada suatu perkara yang salah objek saat diketahui kesalahan tersebut harus dihentikan seketika, dan dinyatakan batal dengan sendirinya atau batal demi hukum karena jika dilanjutkan akan mengakibatkan pelanggaran hak asasi manusia, pelanggaran ketentuan pidana dan perbuatan melawan hukum dalam konteks keperdataan;-----

- Tanggapan terkait pelanggaran Pasal 15 ayat (2);-----
- 18.5 Penentuan Pasar Bersangkutan ke dalam *Tying Product* dan *Tied Product* Tidak Tepat;-----
- 18.5.1 Bahwa penentuan pasar bersangkutan tersebut adalah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang pelabuhan, karena kedudukan Terlapor I sebagai badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dibedakan dengan kegiatan usaha lepasan yang ada di pelabuhan, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90, Pasal 91 Pasal 93, Pasal 94, Pasal 334 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;-----
- 18.5.2 Bahwa kedudukan Terlapor I sebagai BUP memposisikan Terlapor I sebagai pihak yang wajib menyediakan jenis layanan jasa pelabuhan yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagai satu kesatuan (*line production*);-----
- 18.5.3 Bahwa tidak dilaksanakannya kewajiban menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang merupakan *line production* tersebut memposisikan Terlapor I sebagai pelanggar Undang-Undang Pelayaran;-----
- 18.5.4 Bahwa layanan jasa dermaga untuk bertambat, dan kegiatan bongkar muat merupakan satu kesatuan jasa yang tidak dapat dipisahkan, dan dikualifikasikan menjadi *Tying Product* dan *Tied Product* dalam perjanjian *Tying Agreement* karena undang-undang;-----
- 18.6 Kegiatan Bongkar Muat adalah Tugas BUP yang merupakan perintah undang-undang;-----
- 18.6.1 Bahwa Terlapor I adalah pemegang hak atas perngusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT Pelindo II di Pelabuhan Tanjung Priok berdasarkan :-----
- a. PP Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia II menjadi Perusahaan perseroan;-----
 - b. Kepmen Menteri Perhubungan No. KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelindo II sebagai Badan Usaha Pelabuhan;-----
 - c. Surat Menteri Perhubungan Nomor HK 003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011 perihal pelaksanaan ketentuan undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero);-----
- 18.6.2 Bahwa sebagai konsekuensi konsesi tersebut PBM lain di Pelabuhan lain di Pelabuhan Tanjung Priok harus diseleksi oleh Terlapor I untuk menjamin

- kualitas dan standar pelayanan pelayanan pelabuhan, sebagaimana dinyatakan dalam LDP No. 43.11 halaman 14; -----
- 18.6.3 Bahwa berdasarkan peraturan perundang-undangan dan konsesi yang dipegang, kegiatan bongkar muat adalah tugas dari Terlapor I. Keberadaan PBM lain adalah sebagai pelengkap, yang walaupun ada harus menunjang Terlapor I dalam memberikan layanan kasa pelabuhan yang diperintahkan undang-undang, yang salah satunya adalah bongkar muat; -----
- 18.6.4 Bahwa keberadaan PBM atau kapal yang memiliki alat bongkar muat adalah kebijaksanaan BUP sepanjang dapat mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas kegiatan bongkar muat karena undang-undang memerintahkan BUP bertanggung jawab terhadap kinerja pelayanan di terminal yang diusahakannya; -----
- 18.6.5 Bahwa penting untuk menegaskan hal ini agar Terlapor I tidak dipersamakan kedudukannya dengan PBM atau kapal yang memiliki alat bongkar muat karena peraturan perundang-undangan memerintahkan Terlapor I sebagai BUP menyelenggarakan tugas perusahaan bongkar muat di wilayah pengusahaannya (konsesi);-----
- 18.7 Kewajiban memakai Gantry Luffing Crane; -----
- 18.7.1 Bahwa adanya pemberitahuan Surat PT Pelindo II Nomor FP.003/103/10/..-12 tanggal 21 September 2012 didasarkan pada alasan-alasan dan latar belakang berikut: -----
- a. Kewajiban peraturan perundang-undangan untuk menyediakan fasilitas bongkar muat, termasuk tapi tidak hanya sebatas pada GLC, disetiap pelabuhan yang dikelola Terlapor I. Kewajiban penyediaan fasilitas jasa bongkar muat ini terkait dengan kewajiban Terlapor I untuk menciptakan efisiensi dan produktivitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat;-----
 - b. Tidak semua kapal memiliki *ship gear (crane kapal)*, hanya kapal-kapal yang secara usia tidak lagi muda yang masih memiliki *crane kapal* (5 kapal), karena pada saat kapal-kapal tua tersebut diproduksi banyak pelabuhan-pelabuhan yang belum menyediakan *crane darat*, terkait dengan hal ini pemerintah telah menginstruksikan agar kapal-kapal tua, termasuk memiliki *crane kapal* harus diperbarui dengan kapal-kapal baru. Artinya *trend* ke depan kapal-kapal pengangkut barang tidak akan lagi dilengkapi *ship gear*;-----

- c. Kapal-kapal yang memiliki *ship gear* (*crane* kapal) banyak yang rusak sehingga selain karena perintah undang-undang, kebutuhan pengguna jasa layanan pelabuhan menuntut pengelola pelabuhan harus menyediakan *crane* darat. Untuk kapal yang tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dikelola Terlapor I hanya ada 7 (tujuh) kapal yang masih memiliki *crane* kapal, dimana 2 (dua) *crane* kapalnya rusak tidak dapat digunakan, dan 1 (satu) *crane* kapal rusak tetapi masih dipaksakan digunakan sehingga kinerjanya rendah;-----
- d. Penyediaan *crane* darat dapat mengontrol ketat waktu tunggu yang merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan dan perjanjian internasional; -----
- e. Kewajiban tersebut merupakan upaya pembiasaan kepada perusahaan angkutan laut dalam hal LINER, maupun dalam hal VIOS untuk menyiapkan *trend* pelabuhan pelabuhan internasional;-
- 18.7.2 Bahwa kewajiban penggunaan GLC didukung penuh oleh pengguna layanan pelabuhan karena kecepatan waktu dan jumlah bongkar muat lebih besar dibanding dengan *crane* kapal; -----
- 18.8 Surat Pemberitahuan dan Kesepakatan Mitra Kerja untuk memakai GLC Bukan Kualifikasi Perjanjian Pengikatan (*Tying Agreement*); -----
- 18.8.1 Surat Pemberitahuan Kewajiban Penggunaan GLC oleh PT Pelindo II diatas bukan merupakan suatu perjanjian, karena tidak memenuhi syarat sah perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUHPdata, sifat pemberitahuan sepihak, sedangkan perjanjian merupakan perbuatan dua arah atau lebih karena hasilnya kesepakatan;-----
- 18.9 GLC memberikan kemanfaatan yang unggul bagi layanan pelabuhan; -----
- 18.9.1 Bahwa dalam LDP telah mengakui keunggulan GLC dan kekurangan GLC;-----
- 18.9.2 Kesimpulan LDP tidak didasarkan pada pemeriksaan faktual dengan membandingkan langsung keunggulan GLC dibanding dengan *ship gear*;-----
- 18.9.3 Kewajiban penggunaan GLC hanya pada kapal yang muatannya sesuai dengan spesifikasi GLC; -----
- 18.9.4 Penggunaan GLC lebih efisien waktu . Saat ini hanya ada 5 kapal tambat yang memiliki *ship gear* (*crane* kapal) dari +/- 100 kapal yang ada. GLC dioperasikan oleh tenaga yang tersertifikasi, berbeda dengan *crane* kapal dioperasikan oleh buruh yang tidak tersertifikasi;-----

- 18.10 Dampak positif dari kewajiban pemakaian GLC lebih besar, antara lain: -----
- 18.10.1 Melaksanakan kewajiban undang-undang; -----
 - 18.10.2 Mengurangi unsur ketidakpastian dalam proses distribusi; -----
 - 18.10.3 Pengurangan biaya transaksi; -----
 - 18.10.4 Meningkatkan kepastian dalam menjalankan usaha; -----
- Dampak positif yang dihasilkan oleh kewajiban penggunaan GLC sesuai dengan dampak positif yang diatur dalam halaman 19 Perkom KPPU tentang pedoman Pasal 15 -----
- Tanggapan terkait pelanggaran Pasal 17; -----
- 18.11 Kewajiban Penggunaan GLC tidak menghilangkan substitusi; -----
- 18.11.1 Faktanya, dari +/-100 kapal yang selalu tambat di dermaga 101, 101 utara, 102 tidak memiliki fasilitas *ship gear*, sehingga GLC merupakan kebutuhan bagi pengguna jasa pelabuhan, sedangkan jumlah kapal yang memiliki *crane* kapal hanya 7 kapal; -----
 - 18.11.2 Fakta bongkar muat peti kemas menggunakan *crane* kapal telah mati dengan sendirinya karena tidak ekonomis dan tidak lagi sesuai dengan infrastruktur pelabuhan modern; -----
- 18.12 Penentuan kapal tambat bukanlah otoritas penuh dari Terlapor I; -----
- 18.12.1 Bahwa terkait dengan tuduhan Terlapor I memiliki kekuasaan untuk menentukan kapal yang akan tambat di dermaga pelabuhan yang dikelola Terlapor I perlu diluruskan karena pemilik kapal memiliki kebebasan untuk memilih dermaga mana tempat bertambat, sehingga tidak ada praktek monopoli dalam hal ini; -----
 - 18.12.2 Bahwa kapal tambat tidak dapat disamakan dengan bus yang berhenti di terminal karena permintaan penyandaran kapal yang dilakukan di pelabuhan didasari atas permintaan pengguna jasa pelabuhan dalam hal ini perusahaan pelayaran, sesuai dengan Permintaan Pelayanan Penyandaran Kapal (PPKB) yang berisi permintaan lokasi atau tempat penyandaran kapal mereka dalam jangka waktu 1 (satu) sampai dengan 2 (dua) bulan sebelum kapal tambat. Terlapor I hanya bertugas mengadministrasikan permintaan pengguna jasa tersebut; -----
 - 18.12.3 Terlapor I tidak memiliki otoritas penuh untuk menentukan kapal dapat bertambat atau tidak karena KPPU sendiri mengakui bahwa penetapan pelayanan tambat, pemanduan dan penundaan kapal ditetapkan bersama antara Otoritas Pelabuhan dan BUP; -----
 - 18.12.4 Bahwa kesimpulan KPPU yang menyatakan pemberitahuan kewajiban menggunakan GLC menjadi efektif karena Terlapor I memiliki

kewenangan menentukan kapal akan bertambat ke dermag mana adalah tidak tepat, karena pengguna jasa dapat memilih akan bertambat di terminal dan dermaga mana yang sesuai dengan muatannya. Penetapan layanan tambat dan penentuan dermaga adalah berdasarkan permintaan pengguna jasa, yang penentuannya dibawah otorisasi dan koordinasi otoritas pelabuhan;-----

- 18.13 Terlapor I tidak pernah menerapkan sanksi;-----
- 18.13.1 Bahwa sekalipun Terlapor I memang menghendaki penggunaan GLC bagi seluruh pengguna jasa di dermaga 101, 101 utara dan 102, tetapi KPPU perlu membaca ulang Surat Pemberitahuan tersebut karena dalam surat tersebut tidak tercantum satu katapun mengenai sanksi; -----
- 18.14 Tarif Penggunaan GLC Tidak Mengakibatkan Peningkatan Harga Pokok Produksi Importir dan Menaikkan harga barang di level konsumen;-----
- 18.14.1 Bahwa kesimpulan KPPU adanya penggunaan GLC telah menyebabkan harga pokok importir meningkat adalah tidak tepat karena dalam pembiayaan bongkar muat peti kemas dan curah kering di pelabuhan, tarif bongkar muat sudah merupakan bagian dari ongkos angkutan kapal, sehingga tidak menambah ongkos angkut yang sudah ada;-----
- 18.14.2 Bahwa kesimpulan peningkatan harga barang di level konsumen juga merupakan kesimpulan prematur karena tidak mungkin ada peningkatan haraga karena biaya bongkar muat hanya diterapkan satu kali, justru sebaliknya dengan adanya GLC telah menyebabkan meningkatnya produktivitas dan efisiensi di pelabuhan;-----
- 18.15 Kesimpulan Bantahan: -----
- 18.15.1 Bahwa upaya penegakan hukum ini telah cacat materiil dan prosedur, bahkan jika terus dipaksakan pemeriksaan dimana Pemeriksa dengan sadar mengetahui pemeriksaan ini melanggar hukum, tetap saja; -----
- 18.15.2 Bahwa Terlapor I tidak melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 18.15.3 Bahwa Terlapot I tidak melanggar Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
19. Menimbang bahwa Terlapor II menyerahkan Tanggapan terhadap Laporan Dugaan Pelanggaran, yang pada pokoknya berisi hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti T2.6); -----
- Tanggapan terkait pelanggaran Pasal 15 ayat (2) -----
- 19.1 Penentuan Pasar Bersangkutan ke dalam *Tying Product* dan *Tied Product* Tidak Tepat;-----

- 19.1.1 Bahwa pasar bersangkutan Pasal 15 ayat (2) dalam LDP terdiri dari Jasa Pelayanan Dermaga di Tanjung Priok untuk pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Kapal yang bermuatan *break bulk (Tying Product)* dan Jasa Penyediaan *Crane* untuk setiap kegiatan Bongkar Muat Kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga Pelabuhan Tanjung Priok (*Tied Product*), adalah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang pelabuhan, karena kedudukan Terlapor sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dibedakan dengan kegiatan usaha lepasan yang ada; -----
- 19.1.2 Bahwa kedudukan Terlapor II sebagai BUP memposisikan Terlapor II sebagai pihak yang wajib menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayanan sebagai satu kesatuan (*line production*);-----
- 19.1.3 Bahwa tidak dilaksanakannya kewajiban menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang merupakan *line production* tersebut memposisikan Terlapor sebagai pelanggar undang-undang;-----
- 19.1.4 Bahwa layanan jasa dermaga untuk bertambat dan kegiatan bongkar muat merupakan satu kesatuan jasa yang tidak dapat dipisahkan menjadi *Tying Product* dan *Tied Product*;-----
- 19.2 Kegiatan Bongkar Muat adalah Tugas BUP yang tidak dapat dipisahkan; -----
- 19.3 Kegiatan usaha bongkar muat menurut Pasal 92 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah tugas BUP di wilayah konsesinya;-----
Pasal 92:-----
Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian.-----
- 19.4 Kewajiban Memakai GLC;-----
- 19.4.1 Bahwa kewajiban penggunaan GLC sebagaimana Surat Pemberitahuan Pelindo II di atas, didasarkan pada alasan berikut:-----
- a. Kewajiban peraturan perundang-undangan untuk menyediakan fasilitas bongkar muat, termasuk tapi tidak terbatas pada GLC, di dermaga 114 dan 115 yang dikelola oleh Terlapor II. Kewajiban penyediaan fasilitas bongkar muat terkait dengan kewajiban Terlapor II untuk menciptakan efisiensi dan produktivitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat; -----

- b. Tidak semua kapal memiliki *crane* kapal, hanya kapal-kapal yang secara usia tidak lagi muda yang masih memiliki *crane* kapal, karena pada saat diproduksi, banyak pelabuhan-pelabuhan yang belum memiliki *crane* darat; -----
 - c. Banyak kapal yang memiliki *crane* kapal yang rusak, sehingga pelabuhan harus menyediakan *crane* darat;-----
 - d. Trend di pelabuhan dunia, pengelola pelabuhan wajib menyediakan peralatan bongkar muat, salah satunya GLC;-----
 - e. Trend kapal saat ini tidak lagi diarahkan pada ketersediaan *crane* kapal, karena kapal harus memaksimalkan ruang untuk mengangkut *cargo*;-----
 - f. Kewajiban tersebut merupakan pembiasaan atau transisi kepada perusahaan angkutan laut dalam hal LINER maupun dalam hal VIOS untuk menyiapkan diri dengan *trend* di pelabuhan internasional; -----
- 19.4.2 Bahwa kewajiban penggunaan GLC tidak 100% (seratus per seratus) dipaksakan, dengan pertimbangan masih merupakan masa transisi untuk pemilik kapal pada layanan jasa pelabuhan yang telah modern dan efisien saat ini; -----
- 19.4.3 Bahwa tuduhan yang menyimpulkan Terlapor II telah menyalahgunakan kekuatan monopoli semata-mata untuk meningkatkan pangsa pasar dan meningkatkan keuntungan dengan adanya kewajiban penggunaan GLC tidak sepenuhnya tepat; -----
- 19.5 Surat Pemberitahuan dan Kesepakatan Mitra Kerja untuk memakai GLC bukan Kualifikasi Perjanjian Pengikatan (*Tying Agreement*); -----
- 19.5.1 Surat Pemberitahuan Kewajiban Penggunaan GLC oleh PT Pelindo II Nomor FP.003/103/10/..-12 tanggal 21 September 2012, dan oleh PT MTI Nomor TH.12/1/12/MTI-2012 tanggal 27 Agustus 2012 bukanlah merupakan suatu perjanjian karena bersifat pemberitahuan sepihak;-----
- 19.5.2 Kesepakatan bersama PT MTI dengan mitra kerja pada prinsipnya mengenai penetapan tarif, sosialisasi alat tersebut dalam rangka peningkatan produktivitas;-----
- 19.6 GLC memberikan kemanfaatan yang unguu bagi layanan jasa pelabuhan:-----
- 19.6.1 Bahwa pemeriksa KPPU dalam LDP mengakui keunggulan GLC dan kelemahan GLC; -----

19.6.2 Bahwa kesimpulan adanya praktek monopoli penggunaan GLC sangat sumir karena Hukum Persaingan Usaha tujuan pokoknya adalah efisiensi;

19.6.3 Bahwa yang diwajibkan menggunakan GLC adalah kapal yang bermuatan sesuai dengan spesifikasi GLC; -----

Tanggapan terkait pelanggaran Pasal 17; -----

19.7 Kewajiban Penggunaan GLC tidak menghilangkan substitusi;-----

19.7.1 Bahwa penggunaan *crane* kapal tetap dapat dipergunakan data sejak tahun 2012 menunjukkan bahwa penggunaan *crane* kapal sebesar 90% (sembilan puluh per seratus) sedangkan penggunaan GLC hanya mencapai 10% (sepuluh per seratus) (*vide* bukti P1, P2);-----

19.7.2 Bahwa kewajiban penggunaan GLC bukanlah semata-mata untuk meningkatkan pasar dan keuntungan tetapi juga alasan yang dibenarkan perundang-undangan;-----

19.7.3 Bahwa fakta bongkar muat menggunakan *crane* kapal masih berlangsung menyebabkan kesimpulan Terlapor II telah menghilangkan substitusi terdekat berupa *crane* kapal adalah tidak terbukti.-----

19.8 Penentuan kapal tambat bukanlah otoritas penuh dari Terlapor: -----

19.8.1 Bahwa Terlapor tidak memiliki otoritas penuh untuk menentukan kapal dapat bertambat atau tidak karena Pemeriksa KPPU sendiri yang mengakui bahwa penetapan pelayanan tambat, pemanduan dan penundaan kapal ditetapkan bersama antara Otoritas Pelabuhan dan BUP; -----

19.9 Kesimpulan Bantahan; -----

19.9.1 Bahwa Terlapor II tidak melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----

19.9.2 Bahwa Terlapor II tidak melanggar Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

20. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Majelis Komisi menyusun Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan yang disampaikan kepada Rapat Komisi;-----

21. Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan terhadap Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan, Rapat Komisi memutuskan untuk dilakukan Pemeriksaan Lanjutan terhadap Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014;-----

22. Menimbang bahwa berdasarkan Keputusan Rapat Komisi, selanjutnya Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 46/KPPU/Pen/IX/2014 tanggal 23 September 2014 tentang Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A19);-----

23. Menimbang bahwa untuk melaksanakan Pemeriksaan Lanjutan, Komisi menerbitkan Keputusan Komisi Nomor 117KPPU/Kep/IX/2014 tanggal 23 September 2014 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi pada Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A20); -----
24. Menimbang bahwa Ketua Majelis Komisi Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 menerbitkan Surat Keputusan Majelis Komisi Nomor 43/KMK/Kep/IX/2014 tentang Jangka Waktu Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014, yaitu dalam jangka waktu paling lama 60 (enam puluh) hari kerja terhitung sejak tanggal 30 September 2014 sampai dengan tanggal 22 Desember 2014 (*vide* bukti A25); -----
25. Menimbang bahwa Majelis Komisi telah menyampaikan Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan, Petikan Penetapan Pemeriksaan Lanjutan, Petikan Surat Keputusan Majelis Komisi tentang Jangka Waktu Pemeriksaan Lanjutan, dan Surat Panggilan Sidang Majelis Komisi kepada para Terlapor (*vide* bukti A23, A24, A26, A27, A28, A29, A30); -----
26. Menimbang bahwa pada tanggal 7 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi I, Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia, Sdr. Drs. H. Sodik Harjono, dibawah sumpah yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut (*vide* bukti B4):-----
- 26.1 Bahwa Saksi bekerja di PT Indonesian Oriental Line, perusahaan yang mempekerjakan pekerjaan bongkar muat muatan *break bulk* dan kontainer dari dan ke Pelabuhan Tanjung Priok. Dalam prakteknya, kegiatan bongkar muat dilakukan dengan menggunakan kapal yang dilengkapi dengan *crane* kapal; -----
- 26.2 Bahwa sebelum diberlakukan kewajiban penggunaan alat Gantry Luffing Crane (GLC) oleh PT Pelindo II, perusahaan bongkar muat (PBM) telah menyiapkan *crane* kapal untuk melakukan aktivitas bongkar muat; -----
- 26.3 Bahwa alat bongkar muat yang digunakan perusahaan bongkar muat sebelumnya adalah *crane* kapal dan ditunjang dengan *mobile crane (shore crane)*; -----
- 26.4 Bahwa dalam prakteknya, perusahaan bongkar muat wajib menggunakan *crane* GLC yang disediakan oleh PT Pelindo. Sebagai contoh pada kapal yang memiliki 4 (empat) *crane* maka yang 2 (dua) *crane* harus menggunakan *crane* darat; -----
- 26.5 Bahwa Saksi mengetahui ada kewajiban penggunaan alat GLC, setelah mendapatkan surat pemberitahuan yang dikeluarkan oleh PT Pelindo II yang berisi bahwa perusahaan bongkar muat harus menggunakan *crane* yang disiapkan oleh PT MTI di dermaga yang dikelola oleh PT MTI di dermaga 114; -----
- 26.6 Bahwa menurut laporan yang disampaikan anggota APBMI kepada Saksi selaku Ketua APBMI, bahwa sebelum diberlakukan kewajiban penggunaan alat *Gantry Luffing Crane* perusahaan bongkar muat dalam melakukan kegiatan tidak dikenakan biaya kontribusi (bagi hasil), namun terhitung sejak tahun 2010,

- perusahaan bongkar muat dikenakan biaya kontribusi oleh PT Pelindo II, dalam hal melakukan pekerjaan di pelabuhan; -----
- 26.7 Bahwa besarnya kontribusi yang dibayarkan kepada PT Pelindo II adalah 40% (empat puluh per seratus) untuk perusahaan bongkar muat (PBM) terseleksi dan 45% (empat puluh lima per seratus) untuk PBM yang tidak terseleksi, sedangkan sisanya 60 % (enam puluh per seratus) untuk PBM; -----
- 26.8 Bahwa menurut keterangan Saksi, jumlah anggota APBMI di Pelabuhan Tanjung Priok sebanyak 100 (seratus) PBM dan yang aktif hanya berjumlah 40 (empat puluh) PBM. Jumlah PBM yang lolos seleksi adalah 16 (enam belas), sedangkan PBM yang tidak aktif berjumlah 2 (dua) PBM, sehingga total saat ini hanya tersisa 14 (empat belas) PBM; -----
- 26.9 Bahwa menurut keterangan Saksi, PT Pelindo II melakukan investasi peralatan untuk meningkatkan produktivitas, namun Saksi merasakan keberatan dengan adanya penambahan *cost* atau biaya-biaya dalam penggunaan alat tersebut; -----
- 26.10 Bahwa menurut keterangan Saksi, pengguna jasa pelabuhan yang tidak bersedia menggunakan alat GLC yang disediakan oleh PT Pelindo II dan PT MTI tidak diperbolehkan masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 26.11 Bahwa menurut keterangan Saksi, kesepakatan antara pengguna jasa dengan PT Pelindo dilakukan dengan sistem *business to business*; -----
- 26.12 Bahwa penggunaan *crane* darat dilakukan dalam keadaan tertentu saja; -----
27. Menimbang bahwa pada tanggal 14 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Ketua Umum *Indonesia National Shipowner Association* (INSA), yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Sdr. H. Soehariyo, M. MAR., selaku Ketua Bidang *Drybulk* DPP INSA, dibawah sumpah yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut (*vide* bukti B5); -----
- 27.1 Bahwa Saksi menerangkan, sebelum Sdr. RJ Lino menjabat sebagai Dirut PT Pelindo, sudah ada wacana untuk membangun *crane* darat yang akan dilakukan secara bertahap. Namun di lapangan dijumpai kegagalan karena ketidaksetujuan pengguna jasa yang diwajibkan untuk menggunakan alat bongkar muat tersebut; --
- 27.2 Bahwa Saksi menerangkan Anggota INSA keberatan dengan pengenaan biaya oleh PT Pelindo II atau anak perusahaan PT Pelindo karena didalam kapal mereka telah dilengkapi dengan *crane* kapal yang masih dapat dipergunakan; -----
- 27.3 Bahwa menurut Saksi, perusahaan bongkar muat memberikan pelayanan terhadap pelanggan dalam bentuk jasa *crane* yang diberikan sehingga dengan adanya penggunaan GLC membuat *cost* bertambah, padahal dalam prakteknya pemilik barang tidak mau dikenakan biaya atas penggunaan alat bongkar muat GLC tersebut; -----

- 27.4 Bahwa Saksi menerangkan, kapal yang bersandar di pelabuhan wajib menggunakan *crane* darat GLC dengan tarif yang dikenakan sebesar Rp. 17.000,-/ton (belum termasuk PPN); -----
- 27.5 Bahwa menurut laporan anggota INSA yang diterima Saksi, menerangkan bahwa kapal yang hendak sandar di dermaga PT Pelindo II namun tidak menggunakan alat yang disediakan oleh PT Pelindo II di dermaga tersebut, maka kapal tidak diperbolehkan bersandar di dermaga PT Pelindo II dan menunggu di tempat sandar yang lain;-----
- 27.6 Bahwa penggunaan *crane* darat GLC tidak dipermasalahkan oleh Saksi sepanjang kapal pengangkut muatan tidak dilengkapi *crane* kapal, namun Saksi keberatan karena kapal telah dilengkapi *crane* kapal yang masih berfungsi; -----
- 27.7 Bahwa secara biaya, kewajiban penggunaan alat GLC berpengaruh terhadap biaya operasional pemilik kapal karena ada biaya tambahan yang dikenakan; -----
- 27.8 Bahwa penggunaan GLC merupakan hal baru dan Saksi belum mengetahui *on-off* per menit daya angkutnya, tetapi biasanya pemakaian *crane* darat lebih cepat dari *crane* kapal karena satu derek dapat membongkar dua ton;-----
- 27.9 Bahwa menurut keterangan Saksi, kapasitas angkut sekali derek *crane* darat GLC adalah 40 ton, sedangkan kapasitas angkut *crane* kapal adalah 15 ton. Khusus *general cargo* menggunakan palet kapasitas angkutnya adalah 2 ton ;-----
- 27.10 Bahwa kapal Saksi pernah bersandar di dermaga 204 Pelabuhan Tanjung Priok dan pada saat itu belum ada alat *crane* darat;-----
- 27.11 Bahwa pada saat kapal melakukan bongkar muat tanpa menggunakan *crane* kapal dapat melakukan bongkar muat di dermaga lain; -----
- 27.12 Bahwa menurut laporan yang diterima Saksi, permasalahan bongkar muat sudah terjadi sejak tahun 2000-an yakni terkait dengan pengenaan tarif yang berbeda-beda dalam setiap dermaga;-----
- 27.13 Bahwa Saksi tidak mengetahui secara langsung pada dermaga mana saja kewajiban penggunaan alat GLC diterapkan di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
28. Menimbang bahwa pada tanggal 14 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Sdr. Capt. Otto Caloh, selaku pengurus DPP INSA, dibawah sumpah yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut (*vide* bukti B6);-----
- 28.1 Bahwa aktivitas Saksi selain sebagai anggota di bidang *dry bulk* DPP INSA, juga sebagai General Manager dari PT Rimba Segara Line dengan keseharian kapal memuat *break bulk* dan semen *carrier*; -----
- 28.2 Bahwa Saksi menerangkan, DPP INSA sering mengadakan suatu rapat DPP dimana masing-masing bidang mengumpulkan laporan dari anggota, dan laporan

- dari bidang tersebut disampaikan di rapat pleno yang dihadiri oleh ketua bidang. Ketua bidang kemudian melaporkan kepada Ketua umum INSA dan mereka mengakomodir keluhan dan permasalahan-permasalahan dari anggota INSA, bukan hanya penggunaan GLC di Pelabuhan Tanjung Priok, namun juga di pelabuhan Pontianak, Padang, Palembang dan Lampung;-----
- 28.3 Bahwa Saksi menerangkan pernah bersandar dengan Kapal Rimba 7 di dermaga 115 dan diminta membayar penggunaan *crane* darat sebesar 2000 ton dikalikan tarif penggunaan *crane*;-----
- 28.4 Bahwa Saksi pernah melakukan perjanjian dengan pemilik barang/*shipper* PT Indosemen Tunggal Prakasa untuk mengangkut 6200 ton semen indeks dari Kade 115 Pelabuhan, Tanjung Priok dengan tujuan bongkar ke Lembar, Lombok, dengan menggunakan kapal Rimba 7 yang telah dilengkapi 4 (empat) *crane*, masing-masing kapasitas *crane* 10 ton, 30 ton, 25 ton, dan 20 ton;-----
- 28.5 Bahwa dalam bongkar muat barang tersebut Saksi mendapatkan perintah dari pihak *shipper* untuk menggunakan GLC di dermaga 115, padahal kondisi derek kapal pada saat itu masih dapat digunakan. Sementara *shipper* sama sekali tidak memberikan tambahan biaya atas penggunaan GLC kepada Saksi selaku *shipping company*;-----
- 28.6 Bahwa Saksi menerangkan, setelah terjadi negosiasi antara operator pelabuhan dengan pihak pelayaran, tidak semua kegiatan bongkar muat menggunakan *crane* darat tetapi juga menggunakan *crane* kapal karena derek kapal masih berfungsi;---
- 28.7 Bahwa setahu Saksi, kapal *general cargo* sudah dilengkapi dengan alat bongkar muat sendiri untuk mengangkut muatan *general cargo*;-----
- 28.8 Bahwa kegiatan bongkar muat yang dilakukan Saksi adalah bagian dari carteran itu sendiri;-----
- 28.9 Bahwa menurut keterangan Saksi, sebelum ada surat edaran terkait dengan kewajiban penggunaan GLC *shipping* memiliki kebebasan dalam menggunakan *crane* darat untuk proses bongkar muat; -----
- 28.10 Bahwa prosedur sandar kapal yang Saksi ketahui adalah pada saat penetapan kapal yang akan bersandar, terlebih dahulu melaporkan kepada Agen dan Syahbandar untuk meminta izin sandar. Di Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) berkumpul melakukan rapat terpadu yang terdiri dari pihak ADPEL/Syahbandar, PBM, EMKL, (PBM dan EMKL adalah wakil dari *shipper*) dan pihak kapal. Kemudian Saksi ditanya beberapa hal seperti berapa jumlah derek, kapasitas ton, jenis cargo. Jika derek sudah mencukupi untuk mengangkut kapasitas ton maka *crane* darat tidak diperlukan, dan hal itu akan dipantau karena PBM melaporkan kemampuan mengangkut dan produktivitas kapal. Dari penjelasan efektivitas produktivitas

- tersebut didapatkan waktu tunggu kapal. Penentuan dermaga mana kapal akan bertambat berkaitan dengan produktivitas bongkar muat dari Pelindo; -----
- 28.11 Bahwa Saksi menerangkan, secara tertulis tidak ada sanksi bagi perusahaan yang keberatan menggunakan GLC. Tetapi pada prakteknya, kapal yang tidak menggunakan GLC pada dermaga tersebut diharuskan menunggu di dermaga lain dan mendahulukan kapal lain yang akan masuk; -----
- 28.12 Bahwa Saksi menerangkan, kecepatan bongkar muat baik menggunakan *crane* darat GLC maupun *crane* kapal ditentukan oleh banyak faktor, tergantung dari *tracking* yang ada; -----
- 28.13 Bahwa menurut pengetahuan Saksi, anggota INSA banyak mengeluhkan kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC di dermaga 114 (khusus semen curah), dermaga 115 (*break bulk*), dermaga 116 dan dermaga 101 (muatan semen *bags*);-----
- 28.14 Bahwa Saksi menerangkan, pada saat kapal ditolak karena tidak menggunakan GLC, bongkar muat dilakukan di dermaga 213 dengan menggunakan Perusahaan Bongkar Muat PT Andalan Tama; -----
- 28.15 Bahwa Saksi mengakui dermaga 115 adalah dermaga pilihan/primadona bagi perusahaan pelayaran karena secara kedalaman air dermaga tersebut cukup dalam dibanding dermaga yang lainnya yang memungkinkan kapal akan selalu mengapung di air dan dermaga 115 itu lebih *safety*/aman dari penjajah kapal di pelabuhan; -----
- 28.16 Bahwa Saksi menerangkan masih mempunyai pilihan dermaga lain, dalam arti kata tidak semua dermaga bisa dipergunakan untuk kegiatan bongkar muat *break bulk*;-----
- 28.17 Bahwa Saksi menerangkan, dermaga yang disediakan PT Pelindo II untuk muatan *break bulk* sangat terbatas; -----
- 28.18 Bahwa Saksi terpaksa menggunakan alat bongkar muat GLC karena pertimbangan waktu dan *cost*/ biaya yang harus dikeluarkan jika kapal menunggu giliran (DOC) sampai dapat melakukan bongkar muat mencapai Rp 25 juta/ hari untuk ukuran kapal sekitar 6000 ton; -----
- 28.19 Bahwa Saksi menerangkan, dalam hal kapal ditolak sandar di dermaga 115, waktu tunggu kapal untuk bisa sandar antara 4 (empat) sampai dengan 6 (enam) hari. Sedangkan bagi perusahaan yang hendak menggunakan GLC masa tunggunya 2 (dua) sampai dengan 3 (tiga) jam;-----
- 28.20 Bahwa Saksi menerangkan, pihak yang menetapkan alokasi tempat kegiatan bongkar muat dermaga adalah PT Pelindo II dengan didasarkan pada pertimbangan waktu bongkar muat kapal; -----

- 28.21 Bahwa setahu Saksi Pelabuhan Tanjung Priok tidak ramai dan banyak dermaga yang kosong; -----
- 28.22 Bahwa Saksi tidak mengerti kebijakan yang diterapkan PT Pelindo II mengenai peruntukan alokasi dermaga untuk bongkar muat; -----
29. Menimbang bahwa pada tanggal 15 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GINSI), yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Sdr. Drs. Achmad Ridwan,TE., selaku Sekjen BPP GINSI, dibawah sumpah yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut (*vide* bukti B7);-----
- 29.1 Bahwa Saksi menerangkan kegiatan yang dilakukan oleh GINSI adalah sebagai perantara antara penyedia jasa dengan regulator (Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, dan Kementerian Perhubungan), dan ikut terlibat dalam forum pengambilan kesepakatan terkait perubahan tarif atau hal-hal (kebijakan) yang baru; -----
- 29.2 Bahwa Saksi menerangkan GINSI sering terlibat dalam forum konsultasi dan sosialisasi terkait kenaikan tarif di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 29.3 Bahwa pola komunikasi yang dilakukan GINSI dengan para anggotanya dilakukan secara lisan, tulisan, dan melakukan pertemuan untuk membahas permasalahan yang timbul akibat regulasi;-----
- 29.4 Bahwa Saksi menerangkan, pada bulan September 2012 mendapatkan Surat Edaran dari General Manager PT Pelindo II dari salah satu anggota GINSI perihal kewajiban menggunakan GLC yang ditandatangani oleh Bapak Cipto Pramono. Surat tersebut ditembuskan kepada APBMI, Otoritas Pelabuhan dan PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI);-----
- 29.5 Bahwa Saksi melakukan keberatan karena tidak setuju dengan isi dari Surat Edaran tersebut;-----
- 29.6 Bahwa Saksi pernah mengirimkan surat keberatan kepada PT Pelindo II pada tanggal 8 Oktober 2012; -----
- 29.7 Bahwa setelah mengirim surat keberatan, GINSI mendapat undangan rapat pada tanggal 23 Oktober 2012 untuk membahas kesepakatan penggunaan dan tarif GLC tetapi dalam rapat tersebut *deadlock* karena GINSI tidak sependapat dengan surat edaran Pelindo bahwa semua kapal yang sandar harus menggunakan GLC dari Pelindo;-----
- 29.8 Bahwa rapat tersebut dihadiri oleh Bp. Saptono (Direktur Usaha PT Pelindo II), Bp. Dede Martin (Direktur Utama PT MTI), Bp. Sahat Simatupang (Otoritas Pelabuhan), Bp. Cipto Pramono (ex. General Manager PT Pelindo II);-----

- 29.9 Bahwa Saksi menerangkan, setelah rapat *deadlock*, tidak ada surat menyurat dari pihak Pelindo kepada GINSI dan dari pihak PT Pelindo II tidak mencabut kewajiban penggunaan GLC tersebut;-----
- 29.10 Bahwa Saksi menerangkan, GINSI meminta agar GLC jangan diberlakukan secara wajib untuk kapal yang memiliki *crane* kapal yang masih berfungsi, kecuali untuk kapal yang tidak mempunyai *crane* kapal;-----
- 29.11 Bahwa GINSI meminta agar keputusan kewajiban GLC dilakukan secara adil karena pada saat itu Bapak Sahat Simatupang selaku Ketua Otoritas Pelabuhan menjabat juga sebagai Komisaris PT MTI;-----
- 29.12 Bahwa Saksi menerangkan besaran biaya penggunaan alat bongkar muat GLC berkisar Rp 17.000,-/ton sampai dengan Rp 25.000,-/ton; -----
- 29.13 Bahwa GINSI telah meminta penundaan atas kewajiban penggunaan GLC tersebut dan meminta sebelumnya dilakukan negosiasi terkait hal tersebut;-----
- 29.14 Bahwa Saksi menerangkan, biaya pengoperasian alat bongkar muat GLC oleh PT MTI dibebankan kepada PBM dan importir dibebankan atas tagihan biaya GLC dari PBM tersebut;-----
- 29.15 Bahwa Saksi menerangkan, sebelum ada kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC kapal yang memiliki *crane* kapal memiliki pilihan di pelabuhan apakah menggunakan *crane* darat atau tidak menggunakan;-----
- 29.16 Bahwa Saksi menerangkan, kapal yang terlambat melakukan bongkar muat di pelabuhan dapat terkena *demurrage* (waktu tunggu) dan dikenakan biaya kurang lebih USD 7000-10.000/ hari; -----
- 29.17 Bahwa Saksi menerangkan pada pelayaran yang bersifat *Liner* sandar kapal sudah ditentukan sebelumnya karena pemilik barang menunjuk PBM dan agen dalam satu paket, sedangkan pada pelayaran yang bersifat *Fios* sandar kapal belum ditentukan sebelumnya sehingga pemilik barang dan PBM mencari tempat yang tersedia; -----
- 29.18 Bahwa setahu Saksi, kapasitas kapal domestik sekitar 3000-6000 ton dan rata-rata kapal tersebut dilengkapi dengan *crane* kapal;-----
- 29.19 Bahwa Saksi menerangkan beban terakhir terkait adanya kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC adalah masyarakat, karena pemilik barang akan membebankan biaya tersebut kepada *end user* (masyarakat) sehingga biaya yang dikenakan kepada *end user* itu pasti lebih besar/bertambah.; -----
- 29.20 Bahwa Saksi menerangkan, ada 2 (dua) operator pelabuhan yang mengoperasikan GLC yaitu PT Pelindo/IPC dan PT MTI ;-----

- 29.21 Bahwa Saksi menerangkan, penggunaan GLC untuk kegiatan bongkar muat belum tentu lebih cepat daripada *crane* kapal, karena ada *crane* kapal dapat melakukan bongkar muat dengan cepat; -----
- 29.22 Bahwa Saksi menerangkan setelah PBM melakukan protes, PT Pelindo memperbolehkan penggunaan *crane* kapal untuk kegiatan bongkar muat di dermaga 115, namun kegiatan bongkar muat dilakukan dengan kombinasi penggunaan *crane* darat; -----
30. Menimbang bahwa pada tanggal 21 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Direktur Arpeni Pratama Ocean Line, yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Sdr. Suharyo Irianto, dibawah sumpah yang pada pokoknya menyatakan sebagai berikut (*vide* bukti B8); -----
- 30.1 Bahwa Saksi menerangkan PT Arpeni Pratama Ocean Line adalah perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran yang mengangkut batu bara dan menangani bisnis agen kapal asing yang melayani prinsipal sandar di Pelabuhan Tanjung Priok, dalam hal pengurusan izin keluar masuk kapal, informasi terkait bongkar muat barang dan memberikan rekomendasi kepada prinsipal PBM mana yang akan melakukan bongkar muat di pelabuhan. Perusahaan hanya menjembatani antara pemilik kapal dengan PBM;-----
- 30.2 Bahwa Saksi menerangkan jenis muatan kapal dari prinsipal adalah muatan *break bulk* dengan barang *steel coil* dan dilengkapi *crane* kapal;-----
- 30.3 Bahwa Saksi menerangkan ada perbedaan kapal kontainer dengan kapal *break bulk*, yakni kapal container, bentuk barang dan isinya sudah pasti, sedangkan untuk kapal yang bermuatan *break bulk* isi berbeda muatan maka cara pembongkaran tersebut juga berbeda cara penanganannya. Untuk muatan yang *break bulk* sebagian besar menggunakan *crane* kapal;-----
- 30.4 Bahwa pengalaman Saksi sebagai agen pelayaran, dermaga yang menggunakan alat bongkar muat GLC adalah di dermaga PT MTI;-----
- 30.5 Bahwa Saksi mengetahui ada kewajiban penggunaan GLC di Pelabuhan Tanjung Priok dalam bentuk tertulis;-----
- 30.6 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC praktek bongkar muat dilakukan dengan menggunakan *crane* kapal untuk mengurangi *ship cost*;-----
- 30.7 Bahwa Saksi menerangkan tidak mempermasalahkan kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC karena yang penting adalah proses bongkar muat berjalan dengan baik dan lancar;-----

- 30.8 Bahwa Saksi menerangkan prinsipal mengetahui adanya tarif penggunaan alat bongkar muat GLC karena biaya bongkar muat yang ditagihkan kepada prinsipal sudah satu paket dengan biaya GLC dan dibayar secara *lumpsum*; -----
- 30.9 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan *crane* kapal lebih lambat dari pada alat bongkar muat GLC, karena penggunaan *crane* kapal masih menggunakan tenaga manusia untuk bongkat muat;-----
- 30.10 Bahwa Saksi menerangkan tagihan yang diberikan kepada pemilik barang meliputi tarif pemakaian GLC sebesar Rp 17.000,-/ton, tagihan *forklift*, dan *additional cost* lainnya;-----
- 30.11 Bahwa Saksi tidak mengetahui terkait sanksi yang diberikan pihak pelabuhan kepada kapal yang tidak menggunakan jasa alat bongkar muat GLC;-----
- 30.12 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada keberatan dari *owner/prinsipal* terkait adanya tagihan penggunaan alat bongkar muat GLC;-----
- 30.13 Bahwa Saksi menerangkan proses pembongkaran kapal kontainer lebih cepat dibandingkan proses pembongkaran kapal *break bulk*;-----
- 30.14 Bahwa Saksi menerangkan kecepatan *crane* kapal tergantung dari jenis kapal dan performa dari *crane* itu sendiri;-----
- 30.15 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat lebih murah menggunakan *crane* kapal dibandingkan dengan *crane* darat karena pada *crane* kapal hanya membayar biaya bahan bakar minyak (BBM) saja; -----
31. Menimbang bahwa pada tanggal 22 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Direktur Utama PT Everlasting Global Logistik, yang dalam persidangan dihadiri oleh Sdr. Sugiyanto, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut (*vide* bukti B9): ---
- 31.1 Bahwa Saksi bekerja sebagai Supervisor Operasional PT Everlasting Global Logistik, perusahaan yang bergerak di bidang forwarding ekspor dan impor. Sedangkan tugas Saksi adalah mengurus dokumen/surat-menyurat (dokumen) terkait ekspor dan impor barang dari gudang bongkar muat ke pabrik pemilik barang (*costumer*);-----
- 31.2 Bahwa Saksi menerangkan muatan kapal yang ditangani oleh Saksi (*costumer*) adalah muatan *break bulk*;-----
- 31.3 Bahwa Saksi menerangkan didalam melakukan kegiatan bongkar muat tersebut kapal banyak yang menggunakan dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok untuk sandar; -----
- 31.4 Bahwa Saksi menerangkan pihak yang menentukan PBM adalah pihak pelayaran;

- 31.5 Bahwa Saksi menerangkan setelah tahun 2012 *costumer* memakai GLC dalam melakukan kegiatan bongkar muat, sedangkan sebelum tahun 2012 perusahaan memakai *crane* kapal;-----
- 31.6 Bahwa Saksi mendengar ada kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC dari beberapa PBM;-----
- 31.7 Bahwa Saksi menerangkan, secara keseluruhan biaya ada kenaikan harga dalam hal penggunaan alat bongkar muat GLC; -----
- 31.8 Bahwa Saksi menerangkan rincian biaya yang dikenakan kepada *costumer* meliputi biaya mekanis darat (GLC atau *forklift*), OPT, *surcharge*, dan lain sebagainya; -----
- 31.9 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat muatan *break bulk* dengan menggunakan GLC dapat dilayani di dermaga 114, 115 dan dermaga 303;-----
- 31.10 Bahwa setahu Saksi perbedaan spesifikasi kapal berdasarkan muatannya adalah muatan kontainer sudah ada kemasannya, sedangkan muatan *break bulk* itu muatan yang curah dan tidak dikemas khusus;-----
- 31.11 Bahwa Saksi menerangkan pihak yang menentukan kapal sandar di dermaga 114 dan 115 adalah pihak pelayaran dan PT Pelindo;-----
- 31.12 Bahwa terkait dengan adanya kewajiban dan kenaikan biaya dalam pemakaian alat bongkar muat GLC Saksi menerangkan tidak ada komplain dari pihak *costumer*; --
- 31.13 Bahwa Saksi menerangkan sejak tahun 2012, PBM melakukan bongkar muat dengan menggunakan *forklift* untuk muatan yang tidak terlalu berat/kecil dan menggunakan GLC untuk muatan yang lebih besar;-----
- 31.14 Bahwa Saksi tidak berhubungan langsung dengan aktivitas bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok akan tetapi pihak yang berhubungan langsung dengan pelabuhan adalah PBM;-----
- 31.15 Bahwa Saksi menerangkan kenaikan tarif bongkar muat ditagihkan Saksi kepada pemilik barang sesuai dengan rincian *invoice*; -----
- 31.16 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat lebih murah menggunakan *forklift* dari pada menggunakan alat bongkar muat GLC;-----
- 31.17 Bahwa sepengetahuan Saksi kapal tersebut mempunyai *crane* kapal;-----
- 31.18 Bahwa Saksi tidak mengetahui bahwa dalam hal penggunaan alat bongkar muat GLC ada pilihan kepada *costumer*; -----
- 31.19 Bahwa terkait dasar penggunaan GLC dan *forklift* , Saksi menerangkan pernah dari pihak PBM mengenakan *charge*/biaya penggunaan GLC kepada Saksi padahal sebenarnya barang tersebut tidak sesuai jika dibongkar muat dengan menggunakan alat GLC namun kemudian biaya yang ditagihkan itu muncul *item* biaya penggunaan GLC;-----

- 31.20 Bahwa Saksi menerangkan terkait tarif penggunaan alat bongkar muat GLC dengan *crane* kapal tersebut tidak menambah pendapatan maupun keuntungan bagi Saksi; -----
- 31.21 Bahwa Saksi menerangkan terkait perbandingan kecepatan penggunaan GLC dengan *crane* darat adalah sama saja; -----
32. Menimbang bahwa pada tanggal 28 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi PT Tubagus Jaya Maritim, namun yang bersangkutan tidak hadir memenuhi panggilan sidang dikarenakan surat panggilan yang dikirimkan tidak sampai kepada yang bersangkutan karena kantor PT Tubagus Jaya Maritim telah pindah alamat (*vide* bukti B10); -----
33. Menimbang bahwa pada tanggal 29 Oktober 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi PT Renada Wira Samudera, yang dalam persidangan dihadiri oleh Sdr. Hajat Johny Hamzah, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut: (*vide* bukti B11); -----
- 33.1 Bahwa Saksi menerangkan PT Renada Wira Samudera (PT RWS) adalah perusahaan yang bergerak di bidang bongkar muat dengan muatan yang biasa dibongkar adalah muatan semen, alat berat, dan *cargo*; -----
- 33.2 Bahwa Saksi menerangkan alat yang digunakan PT RWS untuk bongkar muat adalah *crane* kapal; -----
- 33.3 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada kewajiban GLC kegiatan bongkar muat dilakukan dengan menggunakan *crane* darat, sedangkan setelah ada kewajiban GLC kegiatan bongkar muat dilakukan dengan menggunakan GLC dikombinasikan dengan penggunaan *crane* kapal dengan perbandingan 20 % (dua puluh per seratus) muatan menggunakan GLC dan 80 % (delapan puluh per seratus) muatan menggunakan *crane* kapal; -----
- 33.4 Bahwa Saksi mengetahui ada kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC di dermaga 114 dan 115 dari staf kantor; -----
- 33.5 Bahwa penggunaan *crane* kapal dan GLC digunakan pada kondisi dimana ada muatan yang tidak bisa dijangkau dikarenakan karakter barang; -----
- 33.6 Bahwa Saksi menerangkan pihak yang mengoperasikan *crane* darat adalah perusahaan swasta; -----
- 33.7 Bahwa Saksi menerangkan kemampuan mengangkut alat bongkar muat GLC relatif lebih besar dibandingkan *crane* kapal; -----
- 33.8 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat bisa saja dilakukan dengan menggunakan *crane* kapal namun bongkar muatnya lebih lambat dibanding menggunakan GLC; -----

- 33.9 Bahwa Saksi menerangkan perbedaan keuntungan antara penggunaan alat bongkar muat GLC dengan *crane* kapal adalah penggunaan GLC tidak menguntungkan pada muatan semen namun dari segi waktu menguntungkan penggunaan GLC pada muatan *break bulk* atau muatan dengan kapasitas yang besar (kurang lebih 80 ton);-----
- 33.10 Bahwa Saksi melakukan bongkar muat di dermaga 114, dermaga 115 dan dermaga 207 Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 33.11 Bahwa Saksi menerangkan PT MTI mengelola dermaga 114 dan 115 yang dilengkapi GLC, sedangkan di dermaga 207 tidak dilengkapi alat bongkar muat GLC;-----
- 33.12 Bahwa Saksi menerangkan penentuan sandar kapal dilakukan dengan memberitahukan kepada MTI pada 2 (dua) sampai 3 (tiga) hari sebelum waktu sandar mengenai muatan yang dibawa dan jenis kapal yang akan sandar, lalu pihak pelayaran menentukan tambat, kemudian MTI menentukan waktu untuk melakukan proses bongkar muat, bila PBM tidak dapat memenuhi waktu yang ditentukan maka kapal disuruh keluar dari dermaga 114 dan 115 karena ada kapal berikutnya yang mengantri sandar; -----
- 33.13 Bahwa terkait tagihan biaya penggunaan GLC, Saksi menerangkan untuk rincian biaya antara PBM dengan pemilik barang dilakukan melalui kesepakatan; -----
- 33.14 Bahwa terkait pembiayaan GLC tersebut Saksi menerangkan tidak ada keberatan dari pemilik barang karena sudah ada kesepakatan dari PBM dan pemilik barang; -
- 33.15 Bahwa Saksi mengakui ada pengurangan keuntungan bagi PBM pada penggunaan GLC;-----
- 33.16 Bahwa terkait perbedaan bongkar muat antara GLC dengan *crane* kapal Saksi menerangkan bongkar muatan *cargo* lebih menguntungkan menggunakan GLC karena lebih cepat, lebih aman dan lebih murah dibandingkan penggunaan *crane* darat dimana tidak ada standar harga yang tergantung pemilik *crane* darat; -----
- 33.17 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada kualifikasi pendidikan yang dibutuhkan untuk mengoperasikan *crane* kapal karena yang dibutuhkan hanya pengalaman saja;-----
- 33.18 Bahwa biaya penggunaan GLC adalah Rp 17.000,00/ ton (belum termasuk PPN 10 persen);-----
- 33.19 Bahwa Saksi menerangkan biaya yang dikenakan kepada pemilik kapal dalam hal menolak menggunakan GLC adalah sebesar Rp 54.000,00/ton, dengan rincian biaya kade Rp 23.000,00/ton, biaya buruh Rp 11.000,00/ton, amprah per gang Rp 1000,- mekanis (GLC), dan lain-lain; -----

- 33.20 Bahwa Saksi menerangkan biaya yang dikenakan kepada pemilik barang adalah Rp 45.700,- dengan asumsi penggunaan *crane* kombinasi antara GLC dan *crane* kapal; -----
- 33.21 Bahwa biaya pengoperasian *crane* kapal dilakukan dengan cara borongan;-----
- 33.22 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada unsur paksaan dalam menggunakan GLC; ---
- 33.23 Bahwa Saksi menerangkan apabila semua proses bongkar muat menggunakan GLC maka PBM akan rugi; -----
- 33.24 Bahwa pihak yang menentukan komposisi penggunaan GLC dan *crane* kapal adalah pihak PBM; -----
34. Menimbang bahwa pada tanggal 4 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi PT Tubagus Jaya Maritim, yang dalam persidangan dihadiri oleh Sdr. Muhammad Fuadi.H, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut: -----
- 34.1 Bahwa Saksi sebagai *owner*/pemilik dari PT Tubagus Jaya Mandiri (PT TJM), perusahaan yang bergerak di bidang bongkar muat di pelabuhan Tanjung Priok dan melakukan kegiatan bongkar muat di wilayah kerja PT MTI; -----
- 34.2 Bahwa Saksi menerangkan kerja sama yang dilakukan dengan PT MTI dituangkan dalam bentuk kontrak pekerjaan bongkar muat yang dibuat tiap tahun dan telah dimulai dari tahun 2009 dan berakhir pada Desember 2014; -----
- 34.3 Bahwa Saksi menerangkan terkait kontrak yang dilakukan pada tahun 2009, PT TJM mendapatkan fasilitas dari PT MTI di dermaga 114 dan dermaga SS. Selanjutnya pada tahun 2011, PT TJM mendapat tambahan dermaga lagi dari PT MTI di dermaga 115, yang mana saat itu dermaga 114 dan dermaga 115 belum dilengkapi dengan GLC;-----
- 34.4 Bahwa Saksi menerangkan jenis *cargo* yang ditangani oleh PT TJM adalah 90% (sembilan puluh per seratus) berupa *steel product*, besi tua, bahan baku setengah jadi dan selebihnya berupa material lain yang bersifat *general cargo* atau curah/*bulk cargo*; -----
- 34.5 Bahwa Saksi menerangkan pada tahun 2009 PT TJM pernah melakukan bongkar muat dengan kapasitas 1.200.000 ton/tahun dan 2.300.000/ton/tahun pada tahun 2013, dengan komposisi 97% (sembilan puluh tujuh per seratus) adalah kegiatan bongkar muat dan 3% (tiga per seratus) adalah kegiatan muat ekspor ke dalam kapal; -----
- 34.6 Bahwa keuntungan yang Saksi rasakan terkait dengan penggunaan GLC adalah adanya percepatan dalam kegiatan bongkar muat, dimana pada muatan 40.000 ton jika dibongkar muat tanpa GLC membutuhkan waktu 4 (empat) hari, sementara jika dibongkar muat menggunakan GLC membutuhkan waktu 3 (tiga) hari; -----

- 34.7 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada kewajiban penggunaan GLC, PT TJM tetap menggunakan tambahan alat untuk melakukan bongkar muat; -----
- 34.8 Bahwa Saksi menerangkan ketika ada kewajiban penggunaan GLC, Saksi menerima secara positif karena sejak awal PT MTI dan Pelindo berinvestasi alat guna memajukan pelabuhan, tidak monoton menggunakan *crane* kapal, dan mengurangi antrian kapal di pelabuhan; -----
- 34.9 Bahwa pada ada kewajiban GLC, Saksi juga menyampaikan kepada PT MTI dilakukan percobaan terlebih dahulu dengan menggunakan *crane* kapal dan 1 (satu) unit GLC;-----
- 34.10 Bahwa besaran biaya penggunaan GLC adalah Rp 17.000,-/ton (belum termasuk PPN) dan dibayarkan kepada PT MTI; -----
- 34.11 Bahwa Saksi menerangkan kondisi kontrak kapal adalah *carter* dan *carter* yang dilakukan sudah termasuk dengan *crane* kapalnya; -----
- 34.12 Bahwa Saksi menerangkan, kapal yang dapat melakukan bongkar muat dengan cepat akan mendapatkan biaya *despath* (kecepatan waktu bongkar) dan akan terhindar dari biaya *demmurage*, karena banyak antrian kapal yang ingin masuk ke pelabuhan;-----
- 34.13 Bahwa Saksi menerangkan besarnya biaya *demmurage* untuk kapal besar sekitar 40.000 - 50.000 USD/hari dan biaya *demmurage* ini bisa lebih besar bila dibandingkan dengan biaya penggunaan GLC; -----
- 34.14 Bahwa Saksi menerangkan jika bongkar muat tidak menggunakan GLC maka tidak ada kenaikan biaya dan tidak mendapatkan *despath*;-----
- 34.15 Bahwa Saksi menerangkan didalam kontrak kerja sama bongkar muat yang dilakukan dengan PT MTI tidak ada ketentuan mengenai kewajiban penggunaan GLC;-----
- 34.16 Bahwa presentase pemakaian GLC yang sering Saksi lakukan adalah sekitar 20% (dua puluh per seratus) dari kapasitas muatan. Misalkan, pada kapal bermuatan 40.000 ton dengan 5 (lima) palkah, biasanya pemakaian GLC adalah pada palkah 1 atau palkah 5 saja;-----
- 34.17 Bahwa Saksi belum pernah menggunakan seluruh GLC dan Saksi tidak menggunakan keseluruhan GLC dalam melakukan bongkar muat karena GLC tidak dimungkinkan untuk melakukan gerakan manuver sekaligus pada saat yang bersamaan;-----
- 34.18 Bahwa Saksi menerangkan ada penambahan biaya dari proses bongkar muat pada penggunaan 1 (satu) unit GLC, yakni kenaikan sebesar 20% (dua puluh per seratus); -----

- 34.19 Bahwa pada tahun 2011 Saksi mendapat surat edaran terkait kewajiban penggunaan GLC dari PT MTI; -----
- 34.20 Bahwa makna kewajiban penggunaan GLC dimaksud adalah penggunaan kombinasi *crane* kapal dengan GLC (tidak seluruhnya menggunakan GLC), karena menurut Saksi ruang kapal yang tersedia tidak memungkinkan untuk manuver gerakan GLC; -----
- 34.21 Bahwa biaya pemakaian GLC dibayarkan oleh *owner* (pemilik barang);-----
- 34.22 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan GLC dikombinasikan dengan *crane* kapal adalah untuk efisiensi waktu, terutama muatan barang yang berat; -----
- 34.23 Bahwa Saksi tidak pernah melakukan bongkar muat di dermaga 101; -----
- 34.24 Bahwa Saksi selaku wakil ketua DPP APBMI mengetahui ada komplain/keberatan yang dilakukan oleh 4 (empat) sampai 5 (lima) anggota APBMI terkait dengan adanya kewajiban penggunaan GLC; -----
- 34.25 Bahwa kebanyakan yang sandar di dermaga PT MTI adalah PBM tidak terseleksi;
- 34.26 Bahwa Saksi menerangkan perbedaan PBM yang terseleksi dengan tidak terseleksi adalah pada pembayaran *sharing* ke Pelindo, yakni pada PBM terseleksi sebesar 40% (empat puluh per seratus), sedangkan PBM tidak terseleksi sebesar 45% (empat puluh lima per seratus); -----
- 34.27 Bahwa Saksi menerangkan biaya kontrak *carter* kapal dari Eropa ke Jakarta pada kapal yang memiliki *crane* kapal sekitar USD 65-70/ton, sedangkan kapal yang *gearless/* tidak memiliki *crane* kapal sekitar USD 30-35/ton; -----
- 34.28 Bahwa Saksi menerangkan jika semua kapal yang sandar di Tanjung Priok telah menggunakan *gearless* maka akan efisien; -----
- 34.29 Bahwa Saksi menerangkan dalam setiap bongkar muat menggunakan GLC sesuai dengan kebutuhan untuk percepatan bongkar muat;-----
- 34.30 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada GLC, bongkar muat dilakukan dengan HMC dan *crane* darat; -----
- 34.31 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada surat edaran penggunaan GLC, Saksi pernah diajak berbicara dengan PT MTI terkait kewajiban GLC kemudian ditindaklanjuti oleh Saksi dengan melakukan perubahan kapal dari awalnya ada *crane* kapal menjadi kapal yang tanpa *crane* (*gearless*); -----
- 34.32 Bahwa pihak yang menentukan jenis kapal adalah pemilik kapal;-----
35. Menimbang bahwa pada tanggal 5 November 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi PT Karya Abdi Luhur, yang dalam persidangan dihadiri oleh Sdr. J.F. Irianto, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut (*vide* bukti B13): -----

- 35.1 Bahwa Saksi merupakan perusahaan bongkar muat yang melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 yang dikelola PT MTI; -----
- 35.2 Bahwa Saksi dalam melakukan kegiatan bongkar muat menggunakan kombinasi *crane* kapal dan GLC;-----
- 35.3 Bahwa sebelum ada GLC, Saksi melakukan bongkar muat dengan menggunakan *crane* darat atau *shore crane* yang disiapkan oleh pihak luar (swasta) sedangkan *shore crane* sekarang sudah tidak dipakai lagi; -----
- 35.4 Bahwa menurut Saksi lebih menguntungkan menggunakan GLC daripada menggunakan *shore crane*;-----
- 35.5 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada unsur paksaan dan tidak keberatan dalam pemakaian GLC, karena Saksi sebelumnya telah merencanakan peralatan mana yang sesuai untuk digunakan bongkar muat; -----
- 35.6 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat menggunakan kombinasi alat *crane* kapal dan GLC lebih efisien waktu; -----
- 35.7 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat dengan menggunakan *crane* kapal tetap ada biayanya, yakni biaya perawatan kapal dan lain-lain;-----
- 35.8 Bahwa *shore crane* yang digunakan sebelum ada GLC tidak selalu *standby* (siap ditempat) di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 35.9 Bahwa Saksi menerangkan lebih mahal dengan menggunakan *shore crane* daripada menggunakan GLC, karena pemakaian *shore crane* itu dilakukan dengan cara *borongan* sedangkan penggunaan GLC dihitung berdasarkan jumlah tonase yang diangkut dengan tarif sebesar Rp 17.000,-/ton;-----
- 35.10 Bahwa Saksi menerangkan lebih cepat menggunakan GLC daripada *shore crane* karena penggunaan *shore crane* harus ditopang dengan truk yang dimobilisasi; ---
- 35.11 Bahwa penggunaan GLC tersebut telah diketahui oleh pemilik barang dan pemilik barang tidak pernah menolak karena Saksi telah menjelaskan penggunaan GLC;---
- 35.12 Bahwa Saksi menerangkan akan mendapat order lebih banyak jika bongkar muat yang dilakukan dengan cepat dan pemilik kapal akan memberikan kepercayaan; --
- 35.13 Bahwa Saksi menerangkan tidak mengetahui ada kewajiban penggunaan GLC di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 35.14 Bahwa Saksi menerangkan *trend* kapal saat ini mengarah pada jenis kapal *gearless* dan jenis *crane* kapal; -----
- 35.15 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan kapal mempertimbangkan ada tidaknya fasilitas bongkar muat di pelabuhan;-----
- 35.16 Bahwa jenis muatan yang sering dibongkar muat oleh Saksi kebanyakan barang *steel product* dan *coil* dengan muatan berkisar 20 (dua puluh) sampai 25 (dua puluh lima) ton; -----

- 35.17 Bahwa Saksi menerangkan ada pengurangan biaya kepada pemilik barang pada saat Saksi tidak menggunakan GLC tetapi jumlahnya tidak terlalu besar dan harus dengan persetujuan pemilik barang; -----
- 35.18 Bahwa proporsi penggunaan GLC pada tahun 2012 ke atas untuk bongkar muatan *steel product* (*st. coil, pipa, h beam, st. plate, st.rimbar*) adalah 70% (tujuh puluh per seratus), sedangkan *united tractor* (*buldozer, wheel wader, excavator*) sebesar 30% (tiga puluh per seratus). Proporsi penggunaan GLC pada tahun 2010 kebawah untuk *steel product* sebesar 30% (tiga puluh per seratus) sedangkan *united tractor* sebesar 70% (tujuh puluh per seratus); -----
- 35.19 Bahwa barang yang dibongkar dengan menggunakan *crane* kapal dan truk pada umumnya adalah muatan yang dibawah kapasitas dari beban *crane* kapal; -----
- 35.20 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan GLC sudah tidak ditopang dengan penggunaan truk;-----
- 35.21 Bahwa Saksi menerangkan sebelum menggunakan GLC sudah berkomunikasi dengan pemilik barang pada saat *pre arrival* yang diikuti oleh PBM, agen, dan pemilik barang;-----
- 35.22 Bahwa *pre arrival meeting* dilaksanakan 3 (tiga) hari sebelum kapal tiba dan yang dibicarakan pada saat *pre arrival meeting* adalah semua hal yang terkait dengan kapal yang akan sandar, yakni lama waktu bongkar muat, pemakaian buruh, GLC yang akan digunakan dan muatan kapal;-----
- 35.23 Bahwa pertimbangan Saksi sandar di dermaga 114 dan 115 karena dermaga tersebut cukup baik dilihat dari kedalaman airnya;-----
- 35.24 Bahwa Saksi menceritakan pernah pada sandar di pelabuhan Kobe dan dianjurkan menggunakan *crane* darat dari pelabuhan sedangkan *crane* kapal tidak digunakan;
- 35.25 Bahwa benar penggunaan GLC akan menambah biaya bongkar muat; -----
- 35.26 Bahwa dari segi waktu menggunakan GLC lebih menguntungkan daripada menggunakan *crane* kapal;-----
- 35.27 Bahwa Saksi mengakui pernah menandatangani Berita Acara Kesepakatan dengan pihak PT MTI terkait dengan kewajiban penggunaan GLC dengan pertimbangan penggunaan GLC lebih efisien waktu;-----
- 35.28 Bahwa sepengetahuan Saksi GLC ada di dermaga PT MTI sejak tahun 2012; -----
- 35.29 Bahwa Saksi menerangkan pihak yang mengorganisasikan buruh untuk bongkar muat adalah Koperasi Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM); -----
- 35.30 Bahwa setahu Saksi jumlah PBM sebelum ada GLC berjumlah lebih dari seratus sementara jumlah PBM setelah ada GLC berjumlah 60 (enam puluh) PBM; -----
36. Menimbang bahwa pada tanggal 11 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Sdr. Johan Firdaus, selaku Direktur

PT Anugrah Firdaus Mandiri, dibawah sumpah yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh keterangan sebagai berikut (*vide* bukti B14);-----

- 36.1 Bahwa Saksi menerangkan PT Anugrah Firdaus Mandiri (PT AFM) yang berdiri tahun 2010 merupakan perusahaan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok yang menangani jenis kapal tongkang (3 palkah) dan LJV, dengan jumlah muatan mencapai 250.000 ton/tahun; -----
- 36.2 Bahwa muatan yang pernah Saksi angkut adalah muatan *cargo, general cargo*, dan *break bulk*, dengan komposisi 70% (tujuh puluh per seratus) muatan kontainer dilakukan di dermaga 114 dan 115, dan 30% (tiga puluh per seratus) muatan nonkontainer (*general cargo*) dilakukan di dermaga Inggom;-----
- 36.3 Bahwa Saksi menerangkan berat kontainer dengan muatan semen adalah 25 ton, sedangkan berat muatan cargo adalah 60 ton;-----
- 36.4 Bahwa PT AFM melakukan kontrak kerja sama dengan PT MTI dalam hal berlangganan menggunakan jasa dermaga dan jasa alat untuk kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115;-----
- 36.5 Bahwa Saksi menerangkan dermaga 114 dan 115 telah dilengkapi GLC dan alat bantu *fork lift*; -----
- 36.6 Bahwa PT AFM tidak pernah melakukan bongkar muat di dermaga 101;-----
- 36.7 Bahwa dalam melakukan bongkar muat Saksi selalu menggunakan GLC dan hampir seratus persen muatan diangkut dengan GLC;-----
- 36.8 Bahwa kapal Saksi dilengkapi dengan *crane* kapal;-----
- 36.9 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada GLC pada tahun 2012, PT AFM bekerja dengan menggunakan *crane* darat dan melakukan bongkar muat di dermaga Inggom, yang dikelola oleh PT MTI;-----
- 36.10 Bahwa Saksi menerangkan setelah tahun 2012, Saksi melakukan ekspansi usaha bongkar muat di dermaga 114 dan 115;-----
- 36.11 Bahwa dermaga Inggom tidak dilengkapi dengan GLC, melainkan dilengkapi dengan *shore crane*;-----
- 36.12 Bahwa kapal yang sandar di dermaga Inggom adalah kapal tongkang yang tidak dilengkapi dengan *crane* kapal;-----
- 36.13 Bahwa Saksi menerangkan perbandingan *crane* darat dengan GLC lebih menguntungkan GLC karena lebih cepat dan perhitungan dilakukan berdasarkan hitungan per tonase, sedangkan pada *crane* darat perhitungan dilakukan berdasarkan *shift*;-----
- 36.14 Bahwa Saksi menerangkan perhitungan GLC lebih murah daripada *crane* darat karena perhitungan GLC sudah jelas dan pasti pertonasenya, sedangkan

- perhitungan *crane* darat berdasarkan *shift*, 1 (satu) *shift* setara dengan 8 (delapan) jam dimana satu hari dapat dikerjakan 3 (tiga) *shift*; -----
- 36.15 Bahwa Saksi menerangkan biaya penggunaan *shore crane* adalah Rp 2.750.000,-/*shift*, sedangkan biaya penggunaan GLC adalah Rp 17.000,-/ton (belum termasuk PPN); -----
- 36.16 Bahwa Saksi menerangkan alasan bertambahnya *shift* dipengaruhi oleh cuaca dan tingkat kemacetan, dan itu menjadi tanggungan dari PBM sehingga perhitungannya tidak dapat dipastikan;-----
- 36.17 Bahwa Saksi menerangkan ada biaya *demurrage* yang dikenakan kepada kapal yang sandar melebihi waktu yang ditentukan dan biaya *demurrage* dibayarkan kepada pemilik kapal; -----
- 36.18 Bahwa Saksi menerangkan penentuan pemakaian GLC oleh PBM;-----
- 36.19 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada permintaan tertulis dari pemilik barang terkait penggunaan GLC dan pemilik barang tidak keberatan dengan penggunaan GLC tersebut; -----
- 36.20 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada pilihan dari pemilik barang terkait penggunaan GLC karena pemakaian GLC sudah termasuk dalam biaya mekanis dan tercantum pada *invoice*;-----
- 36.21 Bahwa Saksi mengetahui ada kewajiban untuk menggunakan GLC dari surat edaran yang Saksi terima; -----
- 36.22 Bahwa sepengetahuan Saksi GLC ada di dermaga 114 dan 115 pada pertengahan Tahun 2012; -----
- 36.23 Bahwa Saksi menerangkan penawaran terkait penggunaan GLC yang disampaikan kepada pemilik barang dilakukan dengan surat penawaran; -----
- 36.24 Bahwa Saksi menerangkan GLC dengan SWL 40 yang digunakan di dermaga 114 dan 115 adalah milik PT Pelindo II dan PT MTI; -----
- 36.25 Bahwa Saksi menerangkan sebelum kapal sandar, Saksi melakukan permintaan secara tertulis kepada pihak pelabuhan pada 2 (dua) - 3 (tiga) hari sebelum kapal sandar, lalu Saksi menginformasikan kepada PT MTI terkait dengan jenis kapal dan muatan kapal; -----
- 36.26 Bahwa Saksi melakukan kegiatan bongkar muat muatan kontainer di dermaga peti kemas, sedangkan muatan *general cargo* dilakukan di dermaga *general cargo*; ---
- 36.27 Bahwa dermaga 114 dan 115 memiliki kedalaman yang cukup dalam; -----
- 36.28 Bahwa Saksi menerangkan PT AFM adalah PBM yang tidak terseleksi;-----
- 36.29 Bahwa setahu Saksi PT MTI adalah anak perusahaan dari PT Pelindo II; -----
37. Menimbang bahwa pada tanggal 12 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Direktur PT Sinar Intan Berlian

Indrapura, yang dalam persidangan dihadiri oleh Sdr. H. Sutana,S.E.,M.M., dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut: (*vide* bukti B15); -----

- 37.1 Bahwa Saksi menerangkan PT Sinar Berlian Indrapura (PT SBI) adalah perusahaan yang bergerak di bidang jasa bongkar muat di pelabuhan dan banyak memuat *break bulk* dengan kapasitas muatan 20.000 ton/bulan; -----
- 37.2 Bahwa Saksi menerangkan dalam kurun waktu 5 (ima) tahun terakhir mengalami fase dimana terminal operator mengeluarkan kebijakan pelabuhan guna meningkatkan kinerja pelabuhan dan diperlukan adanya terminal general *cargo/break bulk*. Untuk mengadakan perbaikan, pihak Pelabuhan melakukan seleksi PBM yang berjumlah 60 (enam puluh) PBM dan terseleksi menjadi sejumlah 16 (enam belas) PBM dimana seleksi tersebut didasarkan pada jumlah tonase bongkar muat yang dilakukan perusahaan. Setelah seleksi PBM diumumkan, PBM terseleksi dianjurkan untuk berinvestasi alat GLC. Selama 6 (enam) bulan berjalan ada satu PBM yang *colaps/bangkrut* ;-----
- 37.3 Bahwa Saksi menerangkan latar belakang adanya GLC dan HMC karena pelabuhan kekurangan alat bongkar muat yang memadai dan untuk mempercepat *performance* pelabuhan; -----
- 37.4 Bahwa Saksi menerangkan untuk kapal antar pulau bermuatan *break bulk* dilayani di tempat yang sudah ditentukan yakni di terminal 300, terminal 201 dan terminal 203 yang dikelola oleh PT Kaluku Maritim Utama, dan dermaga 115 yang dikelola oleh PT MTI; -----
- 37.5 Bahwa setahu Saksi PT MTI mengelola dermaga SS, dermaga 114, dan 115 timur, yang menjadi dermaga yang ideal dan diminati perusahaan;-----
- 37.6 Bahwa Saksi menerangkan pada kurun waktu bulan November 2011- April 2012, bongkar muat tidak dilakukan dengan GLC karena saat itu *crane* kapal masih berfungsi dan dapat digunakan;-----
- 37.7 Bahwa Saksi menerangkan pada tahun 2012, PT MTI mengharuskan Saksi untuk menggunakan minimal 1 (satu) buah GLC untuk kegiatan bongkar muat dengan tarif Rp 17.000,-/ton;-----
- 37.8 Bahwa Saksi menerangkan pernah bernegosiasi dengan PT MTI terkait dengan penggunaan GLC, namun karena Saksi kesulitan mendapatkan tempat penyimpanan sementara (TPS) dan waktu bongkar muat yang tersedia terbatas, maka pada akhirnya Saksi menggunakan 1 (satu) unit GLC; -----
- 37.9 Bahwa Saksi menerangkan bongkar muat dengan GLC yang dilakukan di dermaga 114 dihitung berdasarkan banyaknya tonase yang diangkut, sementara di dermaga 102 dihitung berdasarkan *shift* pekerjaan; -----

- 37.10 Bahwa kapasitas muatan GLC di dermaga 102 dan 114 adalah 40 ton; -----
- 37.11 Bahwa Saksi menerangkan hadirnya GLC cukup membantu kegiatan Saksi; -----
- 37.12 Bahwa Saksi menerangkan pada dermaga 102 tidak ada pilihan bagi pengguna jasa untuk bernegosiasi alat karena kapal yang sandar di dermaga 102 adalah kapal tongkang yang tidak ada *crane* kapal; -----
- 37.13 Bahwa Saksi mengetahui ada surat edaran terkait dengan kewajiban menggunakan GLC yang berasal dari PT Pelindo II yang disampaikan kepada PT MTI untuk diteruskan kepada mitra kerja PT MTI. Edaran tersebut yang menjadi dasar bagi Saksi untuk menyampaikan informasi kepada klien Saksi terkait dengan kepastian tempat sandar sesuai jadwal; -----
- 37.14 Bahwa Saksi menerangkan investasi alat GLC secara operasional membantu bongkar muat pelabuhan sebagai alternatif dari *crane* darat karena ketersediaan *crane* darat sendiri tidak dapat dipastikan. Selain itu *crane* darat terbatas dan usianya sudah tua. Namun secara financial tarif GLC menyulitkan Saksi; -----
- 37.15 Bahwa Saksi menerangkan pernah ada klien Saksi yang keberatan dengan penggunaan GLC tersebut karena terpaksa menggunakan agar dapat bersandar pada dermaga 114 dan 115 yang secara kedalaman bagus; -----
- 37.16 Bahwa Saksi memahami edaran penggunaan GLC berlaku untuk seluruhnya; -----
- 37.17 Bahwa Saksi menerangkan, didermaga sudah disediakan GLC yang diawasi oleh pengawas yang cukup ketat, sehingga tidak ada pilihan lain bagi Saksi untuk sandar di dermaga 114 dan 115 dan menggunakan satu unit GLC; -----
- 37.18 Bahwa Saksi menerangkan bagi kapal yang menolak menggunakan GLC maka kapal tidak boleh sandar di dermaga SS, dermaga 114 dan 115 timur, jika kapal tidak mau menggunakan GLC diganti dengan kapal yang lain; -----
- 37.19 Bahwa Saksi menerangkan kapal yang digunakan saat itu memiliki panjang 70 meter, 2 (dua) palkah, 1 (satu) *crane* kapal dan menggunakan 1 (satu) unit GLC; --
- 37.20 Bahwa Saksi menerangkan pada kapal internasional dilengkapi *crane* kapal namun untuk bongkar muat penggunaannya harus dikombinasi dengan satu GLC; -----
- 37.21 Bahwa di dermaga 202 dan 203 juga diperuntukkan untuk muatan *break bulk* dan dilengkapi dengan HMC (*crane* yang dijalankan dengan roda); -----
- 37.22 Bahwa sebelum ada GLC di pelabuhan, Saksi menggunakan *mobile crane* untuk bongkar muat barang yang tidak dapat dijangkau oleh *crane* kapal; -----
- 37.23 Bahwa Saksi menerangkan alat GLC dioperasikan oleh PT MTI dan Pelindo, sementara operator yang lain menggunakan HMC; -----
- 37.24 Bahwa pada penggunaan *crane* kapal tidak perlu membayar alat; -----
- 37.25 Bahwa Saksi menerangkan untuk tempat yang tidak ada GLC dengan yang ada GLC secara keseluruhan lebih menguntungkan menggunakan GLC; -----

- 37.26 Bahwa Saksi menerangkan tidak semua pelabuhan disediakan GLC. Jika tidak ada *crane* maka bongkar muat dilakukan dengan alat bongkar muat; -----
38. Menimbang bahwa pada tanggal 18 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Sdr. Aloysius Sunaryo Dharmawan, dari PT Samas Agung Tunggal Perkasa, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut: (*vide* bukti B16); -----
- 38.1 Bahwa Saksi menerangkan PT Samas Agung Tunggal Perkasa (PT SATP) merupakan perusahaan yang bergerak di bidang ekspediri dan pelayaran (*shipping*) domestik (*liner*) dengan muatan kontainer sekitar 400-500 kontainer/ bulan;-----
- 38.2 Bahwa Saksi menerangkan PT SATP melakukan kerjasama bongkar muat dengan PT Pelindo dan sudah 6 (enam) tahun melakukan kegiatan bongkar muat di dermaga 101 dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 38.3 Bahwa Saksi menerangkan ada 5 (lima) kapal PT SATP telah dilengkapi *crane* kapal dan ada 2 (dua) kapal yang tidak dilengkapi dengan *crane* kapal;-----
- 38.4 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada GLC kegiatan bongkar muat dilakukan dengan *crane* darat, sedangkan setelah ada GLC bongkar muat dilakukan dengan GLC karena proses bongkar muat lebih cepat dan efisien; -----
- 38.5 Bahwa Saksi menerangkan *crane* kapal tidak dipakai dalam kegiatan bongkar muat apabila di pelabuhan telah tersedia *crane* darat atau GLC, dan *crane* kapal tidak dipakai karena untuk menjaga (ke-awetan) dan meminimalisasi kerusakan *crane* kapal agar dapat dipakai di daerah/luar pulau yang tidak ada *crane* darat atau GLC;-----
- 38.6 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan *crane* kapal tetap ada biayanya, yakni biaya *maintenance*, biaya buruh dan biaya solar; -----
- 38.7 Bahwa pertimbangan Saksi menggunakan GLC karena proses bongkar muat dengan menggunakan GLC lebih cepat dan mengurangi pengeluaran *cost maintenance*; -----
- 38.8 Bahwa Saksi mengetahui ada surat edaran dari PT Pelindo II terkait kewajiban penggunaan GLC; -----
- 38.9 Bahwa Saksi dalam menggunakan GLC bukan dikarenakan surat edaran dari PT Pelindo II, melainkan karena menghindari keterlambatan dari proses bongkar muat;-----
- 38.10 Bahwa Saksi menerangkan tidak pernah melihat ada kegiatan bongkar muatan *breakbulk* di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 38.11 Bahwa Saksi lebih menggunakan dermaga 101, 101 utara dan 102 karena lokasinya dekat dengan tempat penampungan sementara;-----

- 38.12 Bahwa Saksi mengetahui pihak mengoperasikan GLC adalah pegawai PT Pelindo II yang telah bersertifikat; -----
- 38.13 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada sanksi yang dikenakan pada saat tidak menggunakan GLC; -----
- 38.14 Bahwa Saksi menerangkan PT Pelindo berperan dalam melakukan proses kapal tambat pada saat di Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA); -----
- 38.15 Bahwa Saksi menceritakan tambat kapal dilaporkan kepada otoritas pelabuhan melalui email guna mendapatkan nomor register. Selanjutnya Saksi mengirimkan surat ke usaha terminal (*uster*)/PBM Pelindo. Kemudian *uster* menyampaikan kepada PPSA untuk dirapatkan di PPSA. Permintaan kapal sandar dari pemilik kapal atas persetujuan dari PPSA; -----
- 38.16 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan GLC tidak memberatkan Saksi karena pada saat belum ada GLC pun Saksi selalu menyewa *crane* darat untuk kegiatan bongkar muat; -----
- 38.17 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan GLC lebih menguntungkan karena lebih efisien waktu dan biaya; -----
- 38.18 Bahwa pada saat bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok Saksi menggunakan 100 % (seratus per seratus) GLC atau *crane* darat; -----
- 38.19 Bahwa Saksi menerangkan principal tidak memperlakukan penggunaan GLC;
- 38.20 Bahwa Saksi tidak mengetahui berapa biaya yang dibutuhkan pada penggunaan GLC; -----
39. Menimbang bahwa pada tanggal 19 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Saksi Sdr. Dwi Wanto, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh keterangan sebagai berikut (*vide* bukti B17):
- 39.1 Bahwa Saksi bekerja di PT Pelabuhan Tanjung Priok (PT PTP) sebagai supervisor yang bertugas memastikan kesiapan peralatan yang akan digunakan dalam bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 39.2 Bahwa PT PTP bergerak di jasa kepelabuhanan di bidang operator alat, bongkar muat, dan fasilitas kepelabuhan lainnya, serta melakukan aktivitas kepelabuhanan di dermaga 101, 101 utara dan 102; -----
- 39.3 Bahwa Saksi menerangkan persentase muatan di dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah 90 % (sembilan puluh per seratus) muatan peti kemas, sedangkan 10 % (sepuluh per seratus) sisanya adalah muatan kapal Ro-Ro dan muatan curah; -----
- 39.4 Bahwa Saksi menerangkan alat GLC telah ada/tersedia di Pelabuhan Tanjung Priok pada Tahun 2011; -----

- 39.5 Bahwa Saksi menerangkan sebelum ada alat GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102, bongkar muat dilakukan dengan memakai alat *crane* darat, *shore crane*, dan *ship crane*;-----
- 39.6 Bahwa Saksi menerangkan *crane* darat yang ada di dermaga 101, 101 utara dan 102, dioperasikan oleh perusahaan rental alat bongkar muat;-----
- 39.7 Bahwa Saksi menerangkan setelah ada GLC, perusahaan rental alat bongkar muat masih ada namun tidak melakukan kegiatan operasi di dermaga 101, 101 utara dan 102, karena kalah bersaing dan kalah cepat dari GLC; -----
- 39.8 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada larangan bagi perusahaan yang tidak menggunakan GLC;-----
- 39.9 Bahwa Saksi menerangkan tidak ada kapal tongkang yang melakukan proses bongkar muat di dermaga 101, 101 utara dan 102; -----
- 39.10 Bahwa kapal yang bermuatan peti kemas sebagian ada yang memiliki *crane* kapal dan sebagian ada yang tidak memiliki *crane* kapal; -----
- 39.11 Bahwa Saksi menerangkan permintaan untuk menggunakan alat bantu atau GLC biasanya berasal dari *shipping line* dan dilakukan pada saat *ploting* kapal, yakni pada 12 (dua belas) jam sebelum kapal masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok. Pihak yang hadir pada saat *ploting* kapal adalah Pelindo, PBM, PPSA (Pusat Pelayanan Satu Atap), *shipping line* dan instansi terkait. Lalu pada saat *ploting* kapal, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) mengeluarkan SPK (Surat Perintah Kerja) yang salah satunya berisi tentang berapa alat yang akan digunakan dalam proses bongkar muat;-----
- 39.12 Bahwa Saksi menerangkan sejak tahun 2010 sampai sekarang, tidak ada proses bongkar muat muatan *breakbulk* di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 39.13 Bahwa tidak ada penolakan dari perusahaan lain terkait penggunaan GLC karena sebelumnya penggunaan GLC sudah dibahas pada *ploting* kapal; -----
- 39.14 Bahwa kecepatan rata-rata penggunaan GLC per jam adalah 15 (lima belas) BCH (*box crane hour*), sedangkan kecepatan rata-rata penggunaan *crane* darat adalah 8 (delapan) BCH dengan kecepatan paling tingginya adalah 12 BCH (dua belas);----
- 39.15 Bahwa Saksi menerangkan khusus operator GLC diharuskan memiliki Surat Izin Operasi (SIO) yang dikeluarkan oleh Disnaker, Biro Klasifikasi Indonesia atau Sucofindo; -----
- 39.16 Bahwa Saksi menerangkan semua kapal yang masuk ke dermaga 101, 101 utara dan 102 menggunakan GLC dalam bongkar muat;-----
- 39.17 Bahwa Saksi mengetahui adanya surat edarat kewajiban penggunaan GLC dan setahu Saksi penggunaan GLC untuk meningkatkan kinerja pelabuhan;-----

- 39.18 Bahwa sepengetahuan Saksi, alat GLC yang diinvestasikan Pelindo berjumlah 11 (sebelas) unit, dengan rincian sebanyak 6 (enam) alat ada di dermaga 101, 101 utara dan 102 dan sebanyak 5 (lima) alat di dermaga 114 dan 115; -----
- 39.19 Bahwa sepengetahuan Saksi, alat yang diinvestasikan Pelindo di dermaga 101, 101 utara dan 102, dan di dermaga 114 dan 115 dilakukan dalam bentuk kerja sama dengan perjanjian pengembalian investasi dan penyerahan operasional kepada PT MTI sebagai anak perusahaan dari PT Pelindo II;-----
- 39.20 Bahwa pada saat menggunakan alat bantu *shore crane* tidak diperlukan lagi alat bantu yang lain; -----
- 39.21 Bahwa Saksi menerangkan dari segi kecepatan, bongkar muat dengan menggunakan GLC lebih cepat daripada menggunakan *crane* darat. Sementara dari segi biaya, bongkar muat menggunakan *shore crane* cenderung lebih mahal daripada menggunakan GLC;-----
- 39.22 Bahwa Saksi menerangkan *customer* diperbolehkan menggunakan *crane* kapal dalam melakukan bongkar muat;-----
- 39.23 Bahwa Saksi menerangkan penggunaan GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102, hanya diperuntukkan untuk muatan peti kemas. Untuk kapal bermuatan semen curah bongkar muat dilakukan dengan pompa sedangkan kapal RoRo yang bermuatan kendaraan bisa naik sendiri ke kapal melalui *ramp door* dibantu dengan *driver*; -----
- 39.24 Bahwa PBM yang beraktivitas di dermaga 101, 101 utara dan 102 antara lain PT DHU, PT Mahardi, PT DMS dan PT CMS;-----
- 39.25 Bahwa perhitungan penggunaan GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 dihitung berdasarkan per *shift*, bukan dalam tonase;-----
- 39.26 Bahwa biaya penggunaan GLC adalah Rp 6.500.000,-/*shift* (belum termasuk PPN);-----
- 39.27 Bahwa Saksi menerangkan setelah ada kewajiban penggunaan GLC, tidak ada lagi pihak yang menyewa alat *crane* darat dan *shore crane* dari perusahaan rental alat bongkar muat; -----
- 39.28 Bahwa *crane* kapal tidak lagi digunakan di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 39.29 Bahwa Saksi tidak mengetahui rekapitulasi penggunaan GLC di Pelabuhan Tanjung Priok karena Saksi lebih menangani teknis alat di lapangan dan bukan di bagian administrasi; -----
- 39.30 Bahwa benar dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah terminal *multipurpose* yang digunakan untuk pelayanan peti kemas, RoRo, curah kering dan dapat digunakan untuk bongkar muat *break bulk*;-----

- 39.31 Bahwa persentase bongkar muat di dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah 90 % (sembilan puluh per serratus) muatan kontainer, dan sisanya muatan Roro, dan curah kering;-----
40. Menimbang bahwa pada tanggal 26 November 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Ditha Wiradiputra, di bawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh keterangan sebagai berikut (*vide* bukti B18) -----
- 40.1 Bahwa Ahli berpendapat bentuk monopoli, melalui surat edaran mewajibkan penggunaan GLC bukanlah suatu bentuk pelanggaran tetapi yang dikatakan suatu pelanggaran terhadap bentuk monopoli dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, apabila pelaku usaha yang memiliki kedudukan monopoli dan menyalahgunakan kedudukan monopolinya, seperti menghalangi pelaku usaha yang berpotensi menjadi pesaing untuk masuk kedalam pasar; -----
- 40.2 Bahwa Ahli menerangkan adanya surat edaran tersebut dimana mewajibkan atau mengharuskan untuk menggunakan GLC dalam proses bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, hal tersebut tidak bisa langsung dikatakan secara sederhana hal tersebut melanggar, tetapi perlu dibuktikan terlebih dahulu;-----
- 40.3 Bahwa Ahli menerangkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak melarang pelaku usaha memiliki kedudukan monopoli, tetapi yang dilarang itu adalah pelaku usaha menyalahgunakan kedudukan monopoli yang dimilikinya; -----
- 40.4 Bahwa Ahli menerangkan menurut Undang-Undang tentang Pelayaran penyelenggara pelabuhan dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan untuk pelabuhan yang bersifat komersial, sedangkan untuk penyelenggara yang tidak bersifat komersial dilakukan oleh unit penyelenggara pelabuhan; -----
- 40.5 Bahwa Ahli menerangkan perjanjian *tying agreement* jika ada perjanjian atau bentuk kesepakatan/ praktik anti persaingan;-----
- 40.6 Bahwa Ahli menerangkan Perjanjian *tying agreement* juga tidak bisa otomatis dikatakan pelanggaran persaingan usaha, karena perjanjian tertutup kadang dimungkinkan menghasilkan sisi yang positif. Kalau perjanjian tersebut tidak memberikan sisi positif maka bisa dikatakan melanggar persaingan usaha;-----
- 40.7 Bahwa Ahli menerangkan berdasarkan ketentuan UU, kenaikan tarif di pelabuhan harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Perhubungan, selaku otoritas publik yang melindungi kepentingan umum; -----
- 40.8 Bahwa Ahli menerangkan sebelum diberlakukan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, PT Pelindo II (Persero) memiliki peran sebagai regulator dan sebagai badan usaha, sekarang sejak terbit undang-undang pelayaran

- kewenangan PT Pelindo II (Persero) dipisahkan perannya dari regulator menjadi badan usaha; -----
- 40.9 Bahwa Ahli menerangkan untuk mengukur penentuan pasar bersangkutan dilihat ada tidaknya substitusi dari barang/jasa dan ada tidaknya hambatan masuk pasar; -
- 40.10 Bahwa Ahli menerangkan penentuan pasar bersangkutan tidak mudah dan perlu dilakukan secara hati-hati untuk memastikan bahwa praktek anti persaingan berdampak tidak baik kepada pasar; -----
- 40.11 Bahwa Ahli menerangkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 kebanyakan menganut norma pendekatan *rule of reason* dalam arti perlu ada pembuktian pemenuhan unsur pasal; -----
- 40.12 Bahwa Ahli menerangkan tujuan dari menentukan *relevant market* adalah menginventarisir permasalahan; -----
- 40.13 Bahwa Ahli menerangkan dalam teori ada 3 (tiga) macam *tying-in* yaitu:-----
- 40.13.1 *Pure Bundling*, barang tidak bisa dipisahkan, seperti contoh: penjual sepatu (sepatu tersebut satu paket kanan dan kiri) tidak mungkin kalau sepatu kita yang sebelah kanan hilang, maka kita bisa membeli yang kanan saja; -----
- 40.13.2 *Mix Bundling*, seperti contoh: penjualan sepatu ditambahkan dengan kaos kakinya;-----
- 40.13.3 *Tying Agreement* dapat menjadi masalah, seperti ketika dia melakukan *tying agreement* ada pelaku usaha tersebut tidak bisa masuk pasar; -----
- 40.14 Bahwa Ahli menerangkan *tying* atau pengikatan sesuatu hal yang biasa dilakukan apabila pengikatan tersebut menemukan sesuatu hal yang positif;-----
- 40.15 Bahwa Ahli menerangkan apabila masing-masing perusahaan, dalam hal ini antara induk perusahaan dan anak perusahaan saling bersaing, maka perusahaan yang melakukan pelanggaran agar bertanggung jawab secara mandiri; -----
- 40.16 Bahwa Ahli menyampaikan perbedaan antara *bundling dan tying*;-----
- 40.16.1 *Bundling* biasanya dilakukan kepada produk-produk yang sulit dipisahkan (produk yang mempunyai karakteristik); -----
- 40.16.2 *Tying agreement* tidak memiliki keharusan dilakukan bersama-sama dan dapat berdiri sendiri, akibat dari *tying* konsumen membeli barang yang sebenarnya tidak dibutuhkan; -----
- 40.17 Bahwa Ahli menerangkan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 harus dilakukan pembuktian secara *rule of reason*, walaupun perjanjian tertutup pendekatan *per se illegal*; -----
- 40.18 Bahwa Ahli menerangkan posisi dominan suatu produk dapat dipengaruhi referensi konsumen karena produk tersebut mempunyai kekhususan; -----

- 40.19 Bahwa Ahli menerangkan yang dimaksud pelaku usaha pemasok dan pihak lain dari Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1999, pelaku usaha pemasok adalah pihak yang menjual barang pertama (produsen) sedangkan pihak lain bisa pelaku usaha dan konsumen;-----
- 40.20 Bahwa Ahli menerangkan surat edaran tersebut dikatakan perjanjian apabila mitra kerja menyetujui surat edaran pemberitahuan yang disampaikan kepada mitra kerja tersebut; -----
- 40.21 Bahwa Ahli menerangkan adanya peningkatan harga di level *end user* dinyatakan oleh konsumen akhir; -----
- 40.22 Bahwa Ahli menerangkan kesepakatan dalam Undang-Undang Persaingan Usaha termasuk dalam perjanjian;-----
- 40.23 Bahwa Ahli menerangkan pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya dan Pelabuhan Tanjung Priok di Tangerang itu, apabila konsumen berada di daerah Tangerang maka pelabuhan tersebut tidak dalam satu *relevant market*; -----
- 40.24 Bahwa Ahli menerangkan pelaku usaha melakukan *tying agreement* karena dapat mengurangi persoalan *transaction cost* dan pembiayaan yang lebih efisien; -----
- 40.25 Bahwa Ahli menerangkan suatu keadaan eksploitasi itu dilihat dari pengenaan harga/biaya dalam hal ini adalah biaya penggunaan GLC, apabila biaya GLC tersebut dikenakan sangat tidak masuk akal maka hal tersebut dapat dikatakan eksploitasi;-----
- 40.26 Bahwa Ahli menerangkan posisi dominan suatu produk dapat dipengaruhi preferensi konsumen apabila produk tersebut memiliki kekhasan/khusus, misalnya produk Iphone harganya mahal namun tetap diminati oleh konsumen; -----
- 40.27 Bahwa menurut Ahli unsur subjek Pasal 15 ayat (2) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah pelaku usaha pemasok dan pihak lain;-----
- 40.28 Bahwa pelaku usaha pemasok adalah pihak yang menjual barang yang pertama (produsen) dan pihak lain adalah bisa juga pelaku usaha dan konsumen;-----
- 40.29 Bahwa Ahli menerangkan surat edaran dapat dikatakan suatu perjanjian, dalam arti surat edaran tersebut dipraktekkan lebih dari satu pihak; -----
- 40.30 Bahwa Ahli menerangkan apabila perusahaan pelayaran tidak ada alternatif dalam penggunaan alat bongkar muat dalam hal ini GLC maka hal tersebut bentuk dari suatu *abuse of power*; -----
- 40.31 Bahwa Ahli menerangkan tindakan memilih perusahaan yang mempunyai kerjasama dan menggunakan alat bongkar muat GLC dengan yang tidak memiliki kerjasama adalah bukan tindakan diskriminasi, karena dengan adanya harga maka fasilitas yang lebih akan didapat oleh perusahaan tersebut; -----

- 40.32 Bahwa Ahli menerangkan penyalahgunaan kekuatan monopoli bertujuan untuk memperoleh keuntungan yang besar dan mengecilkan persaingan;-----
- 40.33 Bahwa menurut Ahli pengembalian investasi dengan cara membuat kewajiban penggunaan barang GLC, adalah mekanisme pasar yang tidak berjalan dengan baik dan hal ini adalah kewenangan di pihak otoritas pelabuhan;-----
- 40.34 Bahwa Ahli menerangkan peningkatan harga di level *end user* harus dinyatakan oleh konsumen akhir dan hal tersebut juga harus terukur;-----
41. Menimbang bahwa pada tanggal 9 Desember 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Arief Bustaman, namun yang bersangkutan tidak dapat menghadiri sidang dan dilakukan penjadwalan ulang (*vide* bukti B18.1); -----
42. Menimbang bahwa pada tanggal 15 Desember 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Kalalo Nugroho, namun yang bersangkutan tidak hadir memenuhi sidang tanpa menyampaikan alasan yang jelas (*vide* bukti B19);-----
43. Menimbang bahwa pada tanggal 16 Desember 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Saut Gurning, selaku Dosen Teknik Perkapalan Institut Teknologi Sepuluh November, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut (*vide* bukti B20); -----
- 43.1 Bahwa Ahli menerangkan jenis kapal itu ditentukan oleh *cargo* muatan yang diangkutnya, karena fungsi dan misi kapal itu mengangkut *cargo* dari suatu titik ke titik yang lain. Masing-masing klasifikasi *cargo* akhirnya mendorong angkutan dari tipe-tipe kapal tersebut;-----
- 43.2 Bahwa Ahli menerangkan muatan *breakbulk* adalah *cargo noncontainer* yang biasanya memiliki ukuran berlebih (*oversize*) atau ukuran yang berat (*overweight*), yang *cargonya* terpisah-pisah dan tidak bisa disatukan secara muatan *unities* ; ----
- 43.3 Bahwa Ahli menerangkan jumlah palka kapal muatan *breakbulk* tergantung dari kebutuhan dan kapasitas angkut kapal tersebut; -----
- 43.4 Bahwa Ahli menerangkan perbedaan antara *general cargo* dengan *breakbulk* adalah pada *breakbulk* muatan dikemas secara khusus dan biasanya dirakit terpisah, sedangkan pada *general cargo* muatan bisa disatukan secara *utilities*; ----
- 43.5 Bahwa Ahli menerangkan fungsi *crane* adalah daya untuk mengangkut muatan untuk dipindahkan dari kapal ke dermaga atau ke dek kapal atau sebaliknya. Kemampuan *crane* itu tergantung dari muatan yang akan dipindahkan; -----
- 43.6 Bahwa Ahli menerangkan karena muatan kapal *break bulk* sangat besar, maka tempat dudukannya itu di atas rata-rata, jangkauan *cranenya* lebih panjang dari

- biasanya. Kedalaman palka juga lebih panjang, begitu juga jangkauan palkanya lebih panjang dan bisa menjangkau dari ujung kapal depan sampai belakang;-----
- 43.7 Bahwa Ahli menerangkan untuk kapal bermuatan *general cargo* belum tentu dilengkapi dengan *crane* kapal. Dalam prakteknya, pelaku industri lebih memilih menggunakan kapal bermuatan *breakbulk* daripada kapal bermuatan *general cargo* karena *freight*nya cukup besar dan lebih menguntungkan; -----
- 43.8 Bahwa Ahli menerangkan *crane* yang digunakan untuk muatan *break bulk* itu adalah yang *shift gear*, atau *crane* pelabuhan. Untuk terminal-terminal *multi purpose* itu bisa saja digunakan untuk muatan *break bulk*, dengan syarat kapasitas dari terminal dapat menampung kapal-kapal *break bulk*; -----
- 43.9 Bahwa Ahli menerangkan ciri-ciri *crane* yang baik itu dilihat dari 3 (tiga) hal yaitu: efektif dan produktif dalam produktivitas; Rendah biaya operasionalnya; dan *long term life style* (jangka lama);-----
- 43.10 Bahwa Ahli menerangkan secara umum GLC termasuk *crane discontinous* yaitu *crane* yang proses kerjanya siklus tergantung kebutuhan dan berfungsi untuk mengangkat saja (*handling*), atau memindahkan saja ; -----
- 43.11 Bahwa Ahli menerangkan GLC ini termasuk dalam kategori *k-crane* yang bentuknya seperti kepala kangguru yang dapat bergerak (*jeep* dan *hook*). Pada saat ini GLC sangat diminati oleh pelabuhan-pelabuhan karena GLC itu lebih ringan, dimensi teknis yang sama dengan kekuatan yang sama, dan materialnya juga lebih ringan sehingga *crane* tersebut mempunyai energinya lebih murah. Faktanya, umur daya tahan *k-crane* adalah 10 (sepuluh) sampai dengan 15 (lima belas) tahun;-----
- 43.12 Bahwa Ahli menerangkan pemilihan *crane* itu dilihat dari tingkat keringanan dari GLC tersebut, dan juga biaya operasional dari GLC tersebut;-----
- 43.13 Bahwa Ahli menerangkan pertimbangan dalam menentukan biaya yang wajar dalam penerapan GLC yakni dihitung dari jumlah kapal yang datang, berat/ volume muatan, satuan berat muatan, rata-rata kapasitas *crane*, dan SWL (daya angkat) GLC. Lalu dihitung kapasitas *crane* apa yang cocok dengan kondisi kapal. Kemudian dikonversikan dengan biaya *crane*. Biaya *crane* terdiri dari biaya kapital, biaya operasional (untuk *handling operation* seperti listrik, bahan bakar), dan biaya perawatan. Biaya tersebut *discover* oleh total *cargo* yang tangani oleh *crane* yang bersangkutan dalam periode tertentu. Tetapi pada akhirnya operator pelabuhan memperhitungkan pada *traffic* yang bisa memenuhi biaya investasi *crane* itu apakah mencukupi atau tidak;-----
- 43.14 Bahwa Ahli menerangkan tarif penggunaan GLC ditentukan oleh pemerintah dan besaran tarif didasarkan atas kesepakatan antara pengguna jasa dengan penyedia jasa. Tarif berkaitan dengan *service*/pelayanan yang diberikan; -----

- 43.15 Bahwa Ahli menerangkan pada pelabuhan yang sama, seharusnya tarif dan perhitungan tarif GLC yang dilakukan juga disamakan;-----
- 43.16 Bahwa Ahli menerangkan Pelabuhan menyelenggarakan GLC didasarkan pada terciptanya percepatan bongkar muat di pelabuhan mengingat *crane* kapal yang sudah tua terkadang tidak memenuhi syarat; -----
- 43.17 Bahwa Ahli menerangkan Penggunaan *crane* darat dan *crane* kapal sah-sah saja dipergunakan sepanjang kinerja keduanya masih memadai untuk bongkar muat agar tidak terkena *demurrage*;-----
- 43.18 Bahwa Ahli menerangkan bisa dimungkinkan terjadi substitusi antara GLC dengan *crane* kapal sepanjang *crane* kapal memiliki kemampuan daya angkut yang sama dengan GLC. Bahkan, lebih baik jika bongkar muat dilakukan dengan kombinasi alat *crane* kapal dan *crane* darat sehingga bersifat komplementer; -----
- 43.19 Bahwa Ahli berpendapat, dengan mengacu pada kondisi kapal di Indonesia secara umum, adanya kewajiban penggunaan *crane* darat oleh pihak pelabuhan, tidak dimungkinkan adanya perubahan kapal menjadi muatan kontainer;-----
- 43.20 Bahwa Ahli menerangkan biaya tambahan operasional pada penggunaan *crane* kapal yakni, biaya listrik pada waktu bongkar dan muat (*engine* kapal atau listrik pelabuhan), biaya tambahan kru atau *driver* kapal, biaya *tally* (biasanya diambil dari tenaga kerja bongkar muat), dan biaya TKBM (tenaga kerja bongkar muat); --
- 43.21 Bahwa Ahli berpendapat, pertimbangan *safety* dalam pelabuhan sangat penting dalam proses bongkar muat karena kegiatan di laut sangat tinggi resikonya; -----
- 43.22 Bahwa Ahli sepakat bahwa pekerja bongkar muat harus mempunyai sertifikasi, mengetahui kemampuan dasar, dan mempunyai keterampilan yang dibutuhkan; ---
- 43.23 Bahwa Ahli berpendapat terkait dengan pengenaan biaya investasi GLC kepada pengguna jasa adalah wajar, namun harus sesuai antara pelayanan dengan tarif yang diberikan;-----
- 43.24 Bahwa Ahli menerangkan persoalan *crane* kapal, antara lain: penggunaan *crane* kapal itu sudah terbatas dan energi yang dibutuhkan relatif besar. Bagi kapal, operasi ketika kapal penuh berbeda perlakuannya dengan operasi kapal kosong atau setengah isi sehingga perlakuannya harus hati-hati. Dari segi biaya, terdapat penambahan biaya karena terpisah antara biaya *driver* dengan biaya bongkar. Dari segi perawatan, pengecekan terhadap *crane* kapal juga masih kurang. Dari segi keselamatan, bongkar muat dengan *crane* kapal lebih beresiko; -----
- 43.25 Bahwa Ahli menerangkan efisiensi biaya dan waktu antara penggunaan *crane* kapal dengan *crane* darat dilihat bukan hanya dari uang yang dibayarkan tetapi juga waktu bongkar muat yang dibutuhkan, karena pada proses bongkar muat juga dibutuhkan waktu dalam hal menunggu *cargo*, macet di darat, tidak adanya lahan

- pada saat bongkar, dan dokumentasi macet, sehingga Ahli berpendapat efisiensi pada saat menggunakan *crane* kapal dengan *crane* darat itu sama saja; -----
- 43.26 Bahwa Ahli menerangkan PT Pelindo juga sudah bersaing dengan PBM-PBM yang ada, dia bersaing (*intra port competition*) dengan terminal-terminalnya seperti di Pelabuhan Tanjung Priok ada MTI, JICT, KM Koja. Namun faktanya, persaingan antara Pelabuhan Tanjung Priok dengan Pelabuhan Tanjung Perak atau pelabuhan yang lain belum terjadi. Misalnya, pelabuhan A boleh lebih besar dari pelabuhan B, namun pelabuhan B tidak boleh lebih besar dari pelabuhan C. Hal ini terjadi karena pemerintah masuk dalam komisaris PT Pelindo; -----
44. Menimbang bahwa pada tanggal 23 Desember 2014, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Arief Bustaman, namun yang bersangkutan tidak hadir memenuhi sidang dikarenakan ada kepentingan yang lain (*vide* bukti B21); -----
45. Menimbang bahwa setelah berakhirnya jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan, Ketua Majelis Komisi Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 menerbitkan Keputusan Majelis Komisi Nomor 54/KMK/Kep/XII/2014 tentang Jangka Waktu Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan Perkara 12/KPPU-I/2014, yaitu paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja setelah berakhirnya Pemeriksaan Lanjutan yaitu sejak tanggal 23 Desember 2014 sampai dengan tanggal 5 Februari 2015 (*vide* bukti A83); -----
46. Menimbang bahwa Komisi menerbitkan Keputusan Komisi Nomor 142/KPPU/Kep/XII/2014 tanggal 16 Desember 2014 tentang Penugasan Majelis Komisi dalam Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan (*vide* bukti A84); -----
47. Menimbang bahwa pada tanggal 5 Januari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Kalalo Nugroho, selaku Ahli yang diajukan oleh Terlapor I, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut (*vide* bukti B22); -----
- 47.1 Bahwa Ahli berpandangan perkara ini berhubungan dengan adanya kerancuan terkait dengan perbedaan pandangan dalam hal tanggung jawab pengangkutan, kapal dan pelabuhan. Dalam proses peralihan undang-undang, terjadi perbedaan terkait dengan tanggung jawab operator dalam muatan barang. Antara pengangkut, kapal, dan pelabuhan adalah dua hal yang dipisahkan dan dibedakan dalam Undang-Undang Pelayaran; -----
- 47.2 Bahwa Ahli menerangkan dulu sebelum diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Otoritas Pelabuhan masih dikenal sebagai administrator pelabuhan (Adpel), dimana administrator pelabuhan sebagai regulator. Sedangkan operator pelabuhan (Pelindo) selain berperan sebagai operator pelabuhan, juga melaksanakan sebagian fungsi regulator. Pada Undang-Undang Nomor 21 Tahun

- 1992, fungsi syahbandar itu melekat pada administrator pelabuhan, namun kemudian pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, antara regulator dan operator dipisahkan secara tegas; -----
- 47.3 Bahwa Ahli menerangkan fungsi operator pelabuhan adalah menentukan kapal sandar, sedangkan Otoritas Pelabuhan adalah mengawasi apakah sandar kapal dilakukan sesuai dengan standar pelabuhan; -----
- 47.4 Bahwa Ahli menerangkan Otoritas pelabuhan, dalam hal ini Dirjen Perhubungan laut yang menentukan standar pelayanan pelabuhan dan operator pelabuhan harus mematuhi standar pelayanan tersebut. Jika operator pelabuhan tidak memenuhi standar pelayanan maka pemerintah dapat menentukan tindakan terhadap operator tersebut; -----
- 47.5 Bahwa Ahli menerangkan dalam Undang-Undang Pelayaran, pemberian konsesi kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) meliputi ke dermaga mana kapal akan bersandar, sedangkan otoritas pelabuhan memandu kapal agar selama menuju ke dermaga tidak mengalami kecelakaan. Seringkali otoritas pelabuhan melampaui kewenangan. Prakteknya, otoritas pelabuhan turut menentukan sandar kapal. Hal ini karena Undang-Undang 17 Tahun 2008 masih baru sehingga belum seluruhnya memahami ketentuan tersebut; -----
- 47.6 Bahwa Ahli menerangkan Undang-Undang menjadi dasar hukum yang kuat walaupun belum ada konsesi. Namun operasional Pelindo harus tunduk pada Undang-Undang 17 Tahun 2008 sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (2). Karena belum ada konsesi yang ditandatangani maka Pelindo dapat melaksanakan tugas tersebut dengan tetap terikat pada Undang-Undang; -----
- 47.7 Bahwa Ahli menerangkan pemberian konsesi yang berisi 9 tugas tersebut merupakan *right* yang diberikan bersamaan dengan konsesi tersebut. Sayangnya, belum ada satupun konsesi yang ditandatangani. Sembilan tugas tersebut diberikan Undang-Undang kepada Pelindo dengan perjanjian konsesi; -----
- 47.8 Bahwa Ahli menerangkan Pelabuhan yang dikuasai oleh BUP berdasarkan konsesi *by law* maka Pelindo sebagai BUP bertanggung jawab terhadap pengelolaan pelabuhan; -----
- 47.9 Bahwa idealnya, terhadap BUP diterapkan konsesi baru. Konsesi diberikan kepada badan usaha yang murni. Siapa yang melaksanakan kegiatan pelayanan maka dia harus melakukan kegiatan berdasarkan konsesi tersebut. Masalahnya, pengoperasian pelabuhan oleh Pelindo sudah dilakukan terlebih dahulu sebelum Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 diterbitkan. Semestinya operator pelabuhan ditetapkan berdasarkan perjanjian konsesi; -----

- 47.10 Bahwa biaya logistik dihitung dari barang selesai diproduksi, pengangkutan hingga sampai pada konsumen. Proses di pelabuhan terkait dengan penyimpanan, pengangkutan, dan penyimpanan barang di gudang pelabuhan. Tidak mudah dikatakan proses di pelabuhan adalah penyebab tingginya biaya logistik karena banyak komponen yang membebani biaya logistik. Jadi harus diperhatikan seluruh simpul-simpul yang terlibat; -----
- 47.11 Bahwa mekanisme penetapan tarif terlebih dahulu disepakati oleh pihak terkait seperti asosiasi dan pengguna jasa pelabuhan. Setelah ada kesepakatan dikonsultasikan kepada Otoritas Pelabuhan. setelah ada kesepakatan lalu dimintakan persetujuan dari Menteri. Tarif hanya boleh diberlakukan setelah dikonsultasikan dengan pemerintah/Menteri; -----
- 47.12 Bahwa Ahli menerangkan operator pelabuhan bertanggung jawab terhadap biaya bongkar muat dan kelayakan fasilitas pelabuhan, dengan diawasi pemerintah. Berdasarkan Undang-Undang, Dirjen Perhubungan Laut menetapkan SK tentang Standar Operasional Pelayanan Pelabuhan. Standar itu untuk menentukan apakah BUP memenuhi standar atau tidak. Undang-undang tidak mengenal sanksi terkait dengan pelaksanaan standar tersebut;-----
- 47.13 Bahwa Ahli menerangkan idealnya pada saat kapal akan sandar, Otoritas Pelabuhan bertanya kepada pengelola dermaga dimana kapal mau sandar, karena yang mengetahui kondisi dermaga untuk sandar itu adalah pemilik dermaga (operator). Tugas pandu itu hanya untuk memastikan keselamatan. Kewajiban Otoritas Pelabuhan adalah menanyakan kepada operator pelabuhan kemana kapal akan bersandar;-----
- 47.14 Bahwa Ahli menerangkan Pasal 32 ayat (2) merupakan pasal pengecualian dalam keadaan tertentu. Yang dimaksud “barang tertentu” adalah barang milik penumpang, barang curah cair yang dibongkar atau dimuat melalui pipa, barang curah kering yang dibongkar atau dimuat melalui *conveyor* atau sejenisnya, barang yang diangkut melalui kapal Ro-Ro, dan semua jenis barang di pelabuhan yang tidak terdapat perusahaan bongkar muat. Sementara itu, untuk bongkar muat barang selain yang disebutkan di atas harus dilakukan oleh perusahaan bongkar muat. Pengecualian tersebut ditujukan agar biaya penumpang tidak tinggi. Jika menggunakan jasa PBM maka betapa mahalny biaya yang ditanggung penumpang;-----
- 47.15 Bahwa Ahli menerangkan penentuan dermaga ditentukan oleh jenis kapal, kedalaman dan barang yang akan dibongkar muat. Jika kapal memuat barang yang tidak dikemas di peti kemas maka ia harus menyampaikan kepada operator terkait tidak akan menggunakan GLC, karena GLC memiliki nilai investasi. Harusnya

- kapal meminta ijin kepada BUP untuk sandar di dermaga yang mana sesuai dengan jenis kapal, kedalaman dan barang yang dibongkar muat; -----
- 47.16 Bahwa Ahli menerangkan dinamakan efisien adalah pada saat dilakukan proses bongkar muat itu memenuhi standar pelayanan. Kegiatan bongkar muat dilakukan dengan selamat dan waktu cepat. Standar kinerja sebanding dengan biaya yang dikeluarkan; -----
- 47.17 Bahwa Ahli menerangkan tarif pelabuhan di indonesia jika dibandingkan dengan negara-negara lainnya termasuk rendah; -----
48. Menimbang bahwa pada tanggal 6 Januari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Ahli Sdr. Arief Bustaman, selaku Ahli Ekonomi UNPAD, dibawah sumpah, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh informasi sebagai berikut: (*vide* bukti B23); -----
- 48.1 Bahwa Ahli menerangkan terminologi efisiensi secara ekonomi dimana penyediaan jasa dengan minimum *cost* atau biaya paling minimum yang dibebankan kepada konsumen; -----
- 48.2 Bahwa Ahli menerangkan *cost structure* dari investasi ditentukan oleh pembelian dari investasi suatu barang, biaya-biaya lain dan biaya yang di luar barang tersebut yang melekat atas terjadinya transaksi tersebut (*transaction cost*); -----
- 48.3 Bahwa Ahli menerangkan monopoli adalah penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha dalam suatu pangsa pasar; -----
- 48.4 Bahwa Ahli menerangkan monopoli itu ada 2 (dua) jenis yaitu monopoli alamiah terjadi tanpa ada intervensi dari pihak manapun, monopoli alamiah murni timbul dari pelaku usaha yang menerapkan usaha-usaha efisiensi sehingga pelaku usaha lain kalah di pasar dan *regulated* monopoli artinya diberikan hak, contohnya hak dari pemerintah;-----
- 48.5 Bahwa Ahli menerangkan efek dari monopoli ditinjau dari segi harga adalah harga jual barang/jasa tidak normal atau diatas harga persaingan mengingat posisi perusahaan monopoli tersebut sebagai satu-satunya pemain di pasar dan memiliki market power sehingga dapat menetapkan harga sendiri. Sedangkan efek monopoli dari sisi kualitas adalah kualitas barang relatif tidak diperhatikan dan kualitasnya relatif lebih rendah dibandingkan dengan kualitas produk yang bersaing dan konsumen terpaksa memakai barang tersebut; -----
- 48.6 Bahwa dampak yang diterima konsumen atas tingginya harga monopoli secara mikro adalah konsumen akan dirugikan karena tidak bisa membeli barang dengan harga bersaing, sedangkan dampak secara makro adalah biaya produksi meningkat, contohnya kenaikan harga BBM mempengaruhi tingkat inflasi;-----

- 48.7 Bahwa Ahli menerangkan jika ada monopoli di pelabuhan dan harga jasa-jasa pelabuhan tidak normal maka konsumen akhir akan membayar harga barang-barang konsumsi lebih mahal, terlebih pada barang-barang yang digunakan untuk proses produksi dalam negeri (anatra) maka biaya akan lebih tinggi. Dengan biaya produksi yang meningkat, secara makro akan berpengaruh terhadap daya saing ekonomi; -----
- 48.8 Bahwa Ahli menyampaikan data penelitian OECD (Desember 2014) terkait dengan efisiensi dan produktivitas di pelabuhan beberapa negara yang menerangkan bahwa terjadi inefisiensi waktu tunggu di pelabuhan Indonesia khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok. Performa logistik yang cenderung menurun ditunjukkan pada tahun 2010 waktu tunggu adalah 4,8 (empat koma delapan) hari, sedangkan tahun 2013 waktu tunggu adalah 6,4 (enam koma empat) hari. Padahal rata-rata regional adalah 3 (tiga) hari;-----
- 48.9 Bahwa penelitian OECD dimaksud menggunakan 6 (enam) variabel yang sama, yaitu (1) efisiensi di pelabuhan (2) kualitas infrastruktur (3) *pricing* (4) kualitas pelayanan logistik (5) *tracking* dan (6) waktu; -----
- 48.10 Bahwa Ahli menerangkan monopoli berkaitan dengan *pricing* dan *quality*. Dalam segi *pricing*, pada saat penentuan harga harus dilakukan secara *fair* dan sebelum tarif diberlakukan dari oleh pengguna jasa dan penyedia jasa terlebih dahulu dikonsultasikan kepada pemerintah. Dalam segi *quality*, pemerintah tentunya pemerintah telah mengatur guna memastikan kualitas yang tersedia baik bagi konsumen; -----
- 48.11 Bahwa terkait dengan adanya kerugian bagi pihak lain yang tidak melakukan inovasi dalam konteks persaingan Ahli berpendapat hal tersebut adalah wajar; ----
- 48.12 Bahwa lamanya/jangka waktu investasi atas suatu produk ditentukan dan diatur oleh para pihak yang melakukan perjanjian;-----
- 48.13 Bahwa Ahli sependapat terkait dengan pelabuhan sebagai rangkaian logistik bukanlah satu-satunya masalah dalam penentuan kerugian di tingkat *end user*; ----
- 48.14 Bahwa menurut undang-undang, siapapun boleh mengelola pelabuhan;-----
- 48.15 Bahwa Ahli berpendapat dalam praktek monopoli, terdapat batasan dari konsumen untuk memilih suatu pilihan produk; -----
- 48.16 Bahwa Ahli menerangkan dalam pengenaan biaya suatu investasi ada negosiasi yang dilakukan antar pelaku usaha tersebut;-----
- 48.17 Bahwa Ahli menyatakan dengan adanya efisiensi produksi maka akan meningkatkan produktivitas pelabuhan;-----
- 48.18 Bahwa dalam penelitian OECD tersebut Ahli menerangkan proporsi pelabuhan adalah 60 (enam puluh) persen dari *total logistic cost* (total biaya logistik); -----

49. Menimbang bahwa pada tanggal 26 Januari 2015, Majelis Komisi melakukan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Saksi Sdr. Taufik Wijaya, namun yang bersangkutan tidak menghadiri sidang tanpa alasan yang jelas (*vide* bukti B24); -----
50. Menimbang bahwa pada tanggal 26 Januari 2015, Majelis Komisi melakukan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Direktur Utama Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), namun yang bersangkutan tidak menghadiri sidang dikarenakan ada keperluan lain dan Terlapor I meminta penjadwalan ulang sidang;-----
51. Menimbang bahwa pada tanggal 27 Januari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia selanjutnya (PT MTI), yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Sdr. Drs. Yanto Barbarosa, selaku Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia, yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh keterangan sebagai berikut (*vide* bukti B25): -----
- 51.1 Bahwa Terlapor II adalah Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI) menjabat Plt. Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia dari tahun 2012; -----
- 51.2 Bahwa PT MTI adalah anak perusahaan dari PT Pelindo II dan memiliki 3 (tiga) divisi yaitu Divisi Multi Purpose, Divisi Peti Kemas dan Divisi Logistik; -----
- 51.3 Bahwa yang mengoperasikan GLC di Dermaga 114 dan 115 adalah Divisi Multi Purpose dan PT MTI memiliki 2 (dua) unit GLC yang terletak 1 (satu) unit di Dermaga 114 dan 1 (satu) unit di Dermaga 115; -----
- 51.4 Bahwa PT MTI menyampaikan penggunaan GLC tersebut hanya sebesar 20% (dua puluh per seratus) dari seluruh kegiatan bongkar muat di Dermaga 114 dan 115, selebihnya 80% (delapan puluh per seratus) menggunakan *crane* kapal; -----
- 51.5 Bahwa PT MTI menyampaikan biaya investasi 1 (satu) unit GLC sebesar Rp. 18- Rp. 19 Milyar dan biaya investasi tersebut dari keuntungan perusahaan;-----
- 51.6 Bahwa PT MTI mengoperasikan GLC cabang Pelabuhan Tanjung Priok sebanyak 5 (lima) GLC berdasarkan kontrak sharing dengan membayar *sharing* sebesar 45% (empat puluh lima per seratus) dari tarif yang diberlakukan per ton barang kepada PT Pelindo II cabang Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 51.7 Bahwa investasi GLC tersebut atas permintaan dari PT Pelindo II; -----
- 51.8 Bahwa keputusan dari PT MTI sebagai anak perusahaan harus atas persetujuan PT Pelindo II; -----
- 51.9 Bahwa PT MTI memiliki izin usaha Badan Usaha Pelabuhan (BUP), Izin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (SIUJPT) dan izin usaha Perusahaan Bongkar Muat (PBM); -----
- 51.10 Bahwa PT MTI memiliki komposisi kepemilikan saham sebesar 99% (sembilan puluh sembilan per seratus) milik PT Pelindo dan 1% (satu per seratus) milik Koperasi Pegawai Maritim Tanjung Priok;-----

- 51.11 Bahwa PT MTI menerangkan kebijakan yang bersifat strategis itu di bawah pengawasan dan sepengetahuan PT Pelindo II, kebijakan yang bersifat strategis itu seperti investasi, pengembangan jangka panjang, penetapan anggaran, perjanjian kerjasama dengan pegawai, harus melalui RUPS;-----
- 51.12 Bahwa kebijakan yang tidak perlu mendapatkan persetujuan RUPS seperti kerjasama dan pengadaan, dan hal ini akan dilaporkan setiap bulannya berupa laporan anggaran dan laporan kegiatan;-----
- 51.13 Bahwa dalam menerima *order* dari PBM ada 2 atau 3 perusahaan yang ingin sandar di D 114 atau D115 dalam waktu bersamaan, maka PT MTI akan memilih perusahaan yang memiliki mitra kerja sama, hal ini dikarenakan adanya jaminan aktivitas dan jaminan pelayanan oleh PT MTI kepada mitra kerjanya;-----
- 51.14 Bahwa ada kebebasan bagi kapal untuk menentukan penggunaan *crane* kapal atau menyewa alat, minimal penggunaan 1 (satu) unit alat GLC, hal ini untuk efektivitas dari proses bongkar muat tersebut;-----
- 51.15 Bahwa *crane* darat yang ada di dermaga114 dan dermaga 115 hanya ada GLC (Gantry Luffing Crane);-----
- 51.16 Bahwa awal mula kewajiban penggunaan GLC tersebut untuk semua proses, tetapi dalam perjalanan ada beberapa perusahaan yang merasa terbebani jika harus menggunakan alat GLC, sehingga ada toleransi dari PT MTI agar minimal menggunakan 1 (satu) unit alat GLC, tetapi perubahan penggunaan GLC tersebut tidak dilakukan secara tertulis dan tidak ada pencabutan surat edaran;-----
- 51.17 Bahwa penetapan tarif GLC itu berdasarkan hasil kesepakatan antara PT MTI dan PT Pelindo cabang Tanjung Priok dan mitra kerja PT MTI;-----
- 51.18 Bahwa alternatif dermaga pada saat kapal bermuatan *break bulk* tidak bisa sandar di dermaga114 dan 115 adalah di dermaga 201-203, dermaga 109 dan dermaga 300-305 ;-----
- 51.19 Bahwa PT MTI menerangkan untuk pengembalian investasi alat GLC tersebut memang harus dengan mewajibkan penggunaan alat tersebut dan hal tersebut juga untuk peningkatan prokduktivitas di pelabuhan;-----
52. Menimbang bahwa pada tanggal 28 Januari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Terlapor I PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) selanjutnya PT Pelindo II yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Sdr. Ir. R.Lino, selaku Direktur Utama PT Pelindo II (Persero), yang pada pokoknya Majelis Komisi memperoleh keterangan sebagai berikut (*vide* bukti B26):-----
- 52.1 Bahwa Terlapor I mengelola 12 (dua belas) pelabuhan di Indonesia, yang salah satu pelabuhan terbesarnya adalah Pelabuhan Tanjung Priok;-----

- 52.2 Bahwa Pelabuhan Tanjung Priok dikelola oleh PT Pelindo II Cabang Pelabuhan Tanjung Priok, yang kemudian berubah menjadi PT Pelabuhan Tanjung Priok pada Desember 2014; -----
- 52.3 Bahwa dalam menjalankan kegiatan operasional, PT Pelindo II Cabang Pelabuhan Tanjung Priok melakukan kerjasama konsesi dengan beberapa mitra swasta dan anak perusahaan Terlapor I yang masing-masing mengelola terminal atau dermaga tertentu melalui Perjanjian *Profit Sharing*; -----
- 52.4 Bahwa Terlapor I yang menentukan mitra swasta untuk masing-masing terminal melalui mekanisme seleksi dan menentukan *clustering* terminal masing-masing mitra swasta tersebut dengan mempertimbangkan skala ekonomi bagi mitra swasta tersebut; -----
- 52.5 Bahwa masing-masing terminal yang dikelola oleh mitra swasta dikelola oleh mitra swasta bersangkutan. Sedangkan terminal yang dikelola oleh anak perusahaan, dahulu kebijakannya harus mendapat persetujuan ke kantor pusat sehingga pelayanan lambat, butuh waktu dan birokrasi. Namun sekarang, kami mengharapkan anak perusahaan dapat bergerak lincah dalam berbisnis sehingga kami menyerahkan kebijakan operasional kepada anak-anak perusahaan, sehingga mereka memiliki *decision* sendiri; -----
- 52.6 Bahwa Terlapor I menerapkan kebijakan *internal port competition* di antara pelaku usaha yang mengelola masing-masing terminal tersebut untuk mendorong produktifitas dan efisiensi dalam memberikan pelayanan yang baik kepada *customer*;-----
- 52.7 Bahwa Terlapor I mewajibkan adanya investasi dari mitra di pelabuhan untuk mendorong efisiensi. Hal tersebut akan mempengaruhi tingkat profit sharing mitra dengan Terlapor I. Jika mencapai produktifitas, maka *profit sharing* untuk Terlapor I dan mitra adalah sebesar 40% : 60%. Jika melebihi target, maka bisa 30% : 70%. Namun jika tidak tercapai, maka sebagai *punishment*, Terlapor I akan mengurangi *profit sharing* mitra sehingga menjadi 60% : 40%.;-----
- 52.8 Bahwa sampai saat ini belum ada terminal khusus untuk *break bulk*. Terlapor I berencana untuk membuat terminal yang bersifat spesifik; -----
- 52.9 Bahwa Terlapor I memiliki saham Terlapor II sebesar 99% (sembilan puluh sembilan per seratus); -----
- 52.10 Bahwa penentuan kebijakan strategis Terlapor II ditentukan oleh Terlapor I melalui Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS); -----
- 52.11 Bahwa kebijakan strategis yang diputuskan oleh Terlapor I selaku pemegang saham Terlapor II meliputi kebijakan strategis jangka panjang, seperti keuangan tahunan (*budgeting*), investasi dan *human resources*; -----

- 52.12 Bahwa pelayanan pelabuhan terhadap kapal-kapal secara umum tidak optimal. 65% (enam puluh lima per seratus) kapal di pelabuhan itu tidak berlayar karena waktu bongkar muat di pelabuhan lama, sehingga banyak kapal yang harus antri berminggu-minggu untuk masuk pelabuhan;-----
- 52.13 Bahwa sebelum tahun 2009, kegiatan bongkar muat dilakukan dengan menggunakan *crane* kapal atau menyewa *crane* darat. Produktivitas pelabuhan 3 (tiga) kali lebih rendah dibandingkan saat ini;-----
- 52.14 Bahwa penggunaan *crane* kapal atau *crane* darat tergantung pada kesepakatan antara kapal dengan pengelola terminal. Jika kapal ingin menggunakan terminal yang dimiliki oleh mitra swasta, maka kapal tersebut harus menggunakan *crane* darat milik terminal swasta tersebut dengan mempertimbangkan produktifitas dan efisiensi;-----
- 52.15 Bahwa penetapan tarif sewa GLC Terlapor II ditetapkan Terlapor II sendiri dengan pihak terkait di Pelabuhan Tanjung Priok. Namun jika ada tarif yang harus memperoleh persetujuan Kemenhub, maka mereka mengikuti peraturan;-----
- 52.16 Bahwa Terlapor I tidak mengatur tarif sewa alat GLC, yang *pure business to business*;-----
- 52.17 Bahwa kebijakan umum Terlapor II terkait penggunaan GLC atau *crane* kapal, diserahkan kepada kebijakan Terlapor I;-----
- 52.18 Bahwa Terlapor II mendorong Terlapor I untuk mengembalikan investasi mereka. Hal tersebut mempengaruhi pembagian *profit sharing* Terlapor II dengan Terlapor I;-----
- 52.19 Bahwa PT MTI adalah pelaku usaha swasta bukan BUMN yang harus bersaing dengan pelaku usaha lainnya;-----
- 52.20 Bahwa di Pelabuhan Tanjung Priok belum ada terminal khusus untuk muatan *break bulk*;-----
- 52.21 Bahwa terdapat 15 (lima belas) PBM yang terseleksi, tetapi sekarang tinggal 13 (tiga belas) perusahaan, karena 2 (dua) perusahaan tidak merealisasikan investasinya;-----
- 52.22 Bahwa cabang PT Pelindo II Tanjung Priok itu berubah menjadi perusahaan sendiri sejak Desember 2014 dan namanya berubah menjadi PT Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 52.23 Bahwa PT Pelindo II memiliki konsesi dan hal tersebut diberlakukan dengan berbagai perusahaan swasta dan anak perusahaan PT Pelindo II di Pelabuhan Tanjung Priok agar menerapkan *intra port competition* antara anak perusahaan PT Pelindo II dan perusahaan swasta saling bersaing untuk memberikan layanan yang baik pada *customer*;-----

53. Menimbang bahwa pada tanggal 28 Januari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Pemeriksaan Alat Bukti berupa Surat dan/atau Dokumen yang diajukan oleh Investigator dan para Terlapor (*vide* bukti B27); -----
54. Menimbang bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan alat-alat bukti berupa surat dan/atau dokumen yang diajukan oleh pihak Investigator sebagai berikut (*vide* bukti B27, B28);-----

NO	KODE	NAMA DOKUMEN	SUMBER	KEASLIAN	JUMLAH
1	C1	Akta Pendirian PT Wings Global Logistic tertanggal 24 April 2003 Nomor 52 Notaris Yonsah Minanda,SH	PT Wings Global Logistic	copy	1 set
2	C2	Salinan Akta Pernyataan Keputusan rapat PT Wings Global Logistic Nomor 489 tanggal 9 Juni 2008 Notaris H. Feby Rubein Hidayat,SH	PT Wings Global Logistic	copy	1 set
3	C3	Salinan Akta Pernyataan Keputusan Rapat PT Wing Global Logistic Nomor 32 tanggal 2 Februari 2010 Notaris H. Feby Rubein Hidayat,SH	PT Wings Global Logistic	copy	1 set
4	C4	Invoice dari PT Pelangi Baru Antarbenua untuk PT Wing Global Logistic	PT Wings Global Logistic	copy	1 set
5	C5	Keputusan Menteri Kehakiman RI tanggal 3 Januari 1978 No. Y.A.5/3/15 tentang Persetujuan Atas Akta Pendirian PT Arpeni Pratama Ocean Line	PT Arpeni Pratama Ocean Line	copy	1 set
6	C6	Akta Notaris Leolin Jayanti,SH "Pernyataan Keputusan Rapat PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk" No. 12 tanggal 11 Juni 2013	PT Arpeni Pratama Ocean Line	Salinan	1 set
7	C7	Invoice (nota dan perhitungan pelayanan jasa) Bongkar Muat dari PBM PT Sinar Intan Berlian untuk PT Arpeni Pratama Ocean Line	PT Arpeni Pratama Ocean Line	copy	1 set
8	C8	Akta Pendirian PT Wide Logistic No. 15 tanggal 30 Januari 2006 Notaris H. Rizul Sudarmadi,SH	PT Wide Logistic	copy	1 set
9	C9	Akta Perubahan PT Wide Logistic Nomor 66 tanggal 16 Maret 2006 Notaris H. Rizul Sudarmadi,SH	PT Wide Logistic	copy	1 set
10	C10	Akta Perubahan PT Wide Logistic Nomor 21 tanggal 4 Agustus 2008 Notaris H. Rizul Saudarmadi,SH	PT Wide Logistic	copy	1 set
11	C11	Majalah ISG (desember 2013)	PT Wide Logistic	copy	1 set

NO	KODE	NAMA DOKUMEN	SUMBER	KEASLIAN	JUMLAH
12	C12	Berita Acara Pemakaian 1 unit GLC No. 11 Dermaga 115 untuk kegiatan MV. Adinesa Voy 121 bongkar Steel coil (PT Sinar Intan Berlian)	PT Multi Terminal Indonesia	copy	1 set
13	C13	Berita Acara Kesepakatan antara PT MTI dengan Mitra Kerja PT MTI tentang Pemakaian GLC	PT Multi Terminal Indonesia	copy	1 set
14	C14	Nota dan Perhitungan Pelayanan Jasa PT MTI untuk PT Sinar Intan Berlian Indrapura	PT Multi Terminal Indonesia	copy	1 set
15	C15	Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-II tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	PT Multi Terminal Indonesia	copy	1 set
16	C16	Copy bukti Invoice Penggunaan breakbulk dari PT Pantos Logistic Indonesia	PT Pantos Logistic Indonesia	copy	1 set
17	C17	Surat Pengantar Laporan Bulanan Kegiatan Bongkar Muat dari PT Transporindo Bongkar Muat Perkasa	PT Transporindo Bongkar Muat Perkasa	copy	1 set
18	C18	Berita Acara Pemakaian 1 unit GLC No. 10 Dermaga 115 untuk kegiatan MV. Rimba Tujuh Muat Semen Bag (PT Renada Wira Samudera)	INSA	copy	1 set
19	C19	Nota dan Perhitungan Pelayanan Jasa PT MTI untuk PT Renada Wira Samudera	INSA	copy	1 set
20	C20	Kesepakatan Tingkat Layanan (service Level Agreement) Pelaksanaan Bongkar Muat pada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Tanjung Priok	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set
21	C21	RKS seleksi Pemilihan Perusahaan Bongkar Muat Pelaksanaan Kegiatan Usaha Terminal di Pelabuhan Tanjung Priok	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set
22	C22	Info Memo Pelabuhan Tanjung Priok	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set
23	C23	Surat Pemberitahuan tanggal 21 September 2012 dari Pelindo II (Persero) kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di Lingkungan Tanjung Priok	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set

NO	KODE	NAMA DOKUMEN	SUMBER	KEASLIAN	JUMLAH
24	C24	Keputusan Dirjen Perhubungan Laut Nomor UM.002/38/18/DJPL-II tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan	PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)	copy	1 set
25	C25	Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan	PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)	copy	1 set
26	C26	Perbandingan Kinerja antara Penggunaan GLC dan ship gear	PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)	copy	1 set
27	C27	Akta Pendirian Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
28	C28	Anggaran Rumah Dasar Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI) Notaris H. Teddy Anwar,SH	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
29	C29	Anggaran Rumah Tangga Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI) Notaris H. Teddy Anwar,SH	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
30	C30	Surat Pemberitahuan tanggal 21 September 2012 dari PT Pelindo II kepada seluruh mitra dan pengguna jasa di Lingkungan Tanjung Priok	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
31	C31	Surat Keberatan GINSI yang ditujukan kepada Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok dan ditembuskan kepada PT Pelindo II (Persero) Cabang Tanjung Priok dan KADIN Prov DKI Jakarta dan KADIN Kota Jakarta Utara	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
32	C32	Surat Keberatan KADIN Kota Jakarta Utara yang ditujukan kepada Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Utama Tanjung Priok	Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GISI)	copy	1 set
33	C33	Proyeksi Re-Layout Pelabuhan Tanjung Priok	PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)	copy	1 set
34	C34	Surat Keputusan Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomomr HK56/5/7/PI.II-2010 tentang Penetapan Perusahaan Bongkar Muat (PBM) terseleksi pelaksana Kegiatan Usaha Terminal di Pelabuhan Tanjung Priok	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set

NO	KODE	NAMA DOKUMEN	SUMBER	KEASLIAN	JUMLAH
35	C35	<i>Service Level Guarantee No. HM.608/I/14/CTPL-10 On Ship and Cargo Services at PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Port Of Tanjung Priok</i>	Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI)	copy	1 set
36	C36	Surat Pemberitahuan tanggal 27 Agustus 2012 dari PT MTI kepada para pengguna jasa PT MTI perihal penggunaan alat bongkar muat GLC	Perkara inisiatif	copy	1 set
37	C37	Berita Acara tentang Penataan Tarif Pelayanan Jasa Bongkar Muat Breakbulk di Pelabuhan Tanjung Priok	Perkara inisiatif	copy	1 set
38	C38	Keputusan Menteri Hukum dan HAM RI tentang Persetujuan Akta Perubahan Anggaran Dasar Perseroan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia	PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)	copy	1 set

55. Menimbang bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan alat-alat bukti berupa surat dan/ atau dokumen yang diajukan oleh Terlapor I sebagai berikut;-----

- 55.1 Bantahan Atas LDP Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Sektor Pelabuhan Terkait Penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok (*vide* bukti T1.3); -----
- 55.2 Peraturan Pemerintah RI Nomor 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) (*vide* bukti T1.4); -----
- 55.3 Instruksi Presiden RI Nomor 5 Tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran Nasional (*vide* bukti T1.5); -----
- 55.4 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (*vide* bukti T1.6); -----
- 55.5 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (*vide* bukti T1.7); -----
- 55.6 Surat Nomor HK 003/1/11 Phb 2011 tentang Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Pelayaran terhadap PT Pelabuhan Indonesia II (*vide* bukti T1.8); -----
- 55.7 Daftar Kapal-Kapal Sandar di D101-102 Desember 2013 (*vide* bukti T1.9); -----
- 55.8 Daftar Kapal-Kapal Sandar di D101-102 Agustus 2014 (*vide* bukti T1.10); -----

- 55.9 Data Kapal yang ada *ship gear* yang masuk dermaga 101 dan 102 (*vide* bukti T1.11);-----
- 55.10 Sertifikat Laik Pakai Gantry Luffing Crane (*vide* bukti T1.12);-----
- 55.11 Daftar Saksi dan Ahli yang diajukan oleh Terlapor I dalam Perkara No. 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti T1.13); -----
- 55.12 Daftar saksi tambahan yang diajukan oleh Terlapor I dalam Perkara No. 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti T1.14); -----
56. Menimbang bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan alat-alat bukti berupa surat dan/atau dokumen yang diajukan oleh Terlapor II sebagai berikut;-----
- 56.1 Bantahan Atas LDP Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Sektor Pelabuhan Terkait Penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok (*vide* bukti T2.6); -----
- 56.2 Data Produksi Bulan Juni Tahun 2012 di dermaga SS, 114 dan 115 (*vide* bukti T2.7);-----
- 56.3 Data Produksi Bulan Juli Tahun 2012 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.8);-----
- 56.4 Data Produksi Bulan Agustus Tahun 2012 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.9);-----
- 56.5 Data produksi Bulan September Tahun 2012 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.10);-----
- 56.6 Data produksi Bulan Oktober Tahun 2012 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.11);-----
- 56.7 Data produksi Bulan November Tahun 2012 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.12);-----
- 56.8 Data produksi Bulan Januari Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.13);-----
- 56.9 Data produksi Bulan Februari Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.14);-----
- 56.10 Data produksi Bulan Maret Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.15);-----
- 56.11 Data produksi Bulan April Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.16);-----
- 56.12 Data produksi Bulan Mei Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.17);-----
- 56.13 Data produksi Bulan Juni Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.18);-----

- 56.14 Data produksi Bulan Juli Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.19);-----
- 56.15 Data produksi Bulan Agustus Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.20);-----
- 56.16 Data produksi Bulan September Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.21);-----
- 56.17 Data produksi Bulan Oktober Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.22);-----
- 56.18 Data produksi Bulan November Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.23);-----
- 56.19 Data produksi Bulan Desember Tahun 2013 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.24);-----
- 56.20 Data produksi Bulan Januari - Juli Tahun 2014 di dermaga SS, 114, dan 115 (*vide* bukti T2.25);-----
- 56.21 Data Perbandingan Pemakaian GLC di dermaga SS, 114, dan 115 dengan Global Produksi Tahun 2012 (*vide* bukti T2.26);-----
- 56.22 Data Perbandingan Pemakaian GLC di dermaga SS, 114, dan 115 dengan Global Produksi Tahun 2013 (*vide* bukti T2.27);-----
- 56.23 Data Perbandingan Pemakaian GLC di dermaga SS, 114, dan 115 dengan Global Produksi Tahun 2014 (*vide* T2.28);-----
- 56.24 Data Perbandingan Penggunaan GLC dan *Ship Gear* (*vide* bukti T2.29);-----
- 56.25 Certificate Of Inspection (*vide* bukti T2.30);-----
- 56.26 Sertifikat Operator Bongkar Muat (*vide* bukti T2.31);-----
- 56.27 Daftar nama-nama saksi dari Terlapor II (*vide* bukti T2.32);-----
- 56.28 Surat Kuasa Khusus PT Multi Terminal Indonesia kepada Sdr. Syarif Usman (Legal Advisor PT MTI) (*vide* bukti T2.33);-----
- 56.29 Surat Kuasa Khusus PT Multi Terminal Indonesia kepada Sdr. Edi Setyo Rahardjo (Staf Direksi PT MTI) (*vide* butki T2.34);-----
- 56.30 Company Profile PT Multi Terminal Indonesia (T2) (*vide* bukti T2.35);-----
- 56.31 Perjanjian GLC dan *Sharing Profit* antara PT MTI dan Pelindo II Cabang Tanjung Priok (*vide* bukti T2.36);-----
- 56.32 Surat Izin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi (*vide* bukti T2.37);-----
- 56.33 Surat Izin Usaha Kepada PT Multi Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) (*vide* bukti T2.38);-----
- 56.34 Surat Izin Perusahaan Bongkar Muat PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI) (*vide* bukti T2.39);-----
- 56.35 Perhitungan target pengembalian investasi dan Biaya GLC (*vide* bukti T2.41);-----

- 56.36 Akte Pendirian PT Multi Terminal Indonesia (MTI) dan Perubahannya (*vide* bukti T2.41);-----
- 56.37 Laporan Keuangan PT MTI Tahun 2012 (*vide* bukti T2.42); -----
- 56.38 Laporan Keuangan PT MTI Tahun 2013 (*vide* bukti T2.43); -----
- 56.39 Laporan Keuangan PT MTI Tahun 2014 (*vide* bukti T2.44); -----
- 56.40 Kesimpulan Terlapor II (*vide* bukti T2.45); -----
57. Menimbang bahwa pada tanggal 4 Februari 2015, Majelis Komisi melaksanakan Sidang Majelis Komisi dengan agenda Penyerahan Kesimpulan Hasil Persidangan yang diajukan baik dari pihak Investigator maupun pihak Terlapor (*vide* bukti B29);-----
58. Menimbang bahwa Investigator menyerahkan Kesimpulan Hasil Persidangan yang pada pokoknya memuat hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti I3): -----
- 58.1 Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa dugaan pelanggaran Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Sektor Pelabuhan tentang Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai berikut: -----

Pasal 15 ayat (2)

Pelaku Usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.

Pasal 17

- (1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang 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 bersangkutan belum ada substitusinya; atau*
 - b) Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau*
 - c) Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.*

- 58.2 Sebagaimana telah disebutkan sebelumnya bahwa dugaan pelanggaran Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli

dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Sektor Pelabuhan tentang Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane untuk Kegiatan Bongkar Muat di Pelabuhan Tanjung Priok, sebagai berikut: -----

- 58.3 Tentang kedudukan para Terlapor sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 58.3.1 Bahwa Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang bertugas untuk mengatur, membina, mengendalikan dan mengawasi seluruh kegiatan pelabuhan sebagaimana diatur dalam Pasal 80 ayat (3) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;-----
- 58.3.2 Bahwa Unit Kerja Penyelenggara Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, sedangkan Otoritas Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang sudah diusahakan secara komersial sebagaimana diatur dalam Pasal 81 ayat (2) dan ayat (3) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 58.3.3 Bahwa Otoritas Pelabuhan yang dibentuk dapat menjadi penyelenggara pelabuhan untuk satu atau beberapa pelabuhan. Hal ini diatur dalam Pasal 82 ayat (3) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; ---
- 58.3.4 Bahwa sebagaimana diatur dalam Pasal 30 ayat (1) Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan, Kantor Otoritas Pelabuhan yang mengelola dan menyelenggarakan pelabuhan yang berada di wilayah Republik Indonesia berjumlah 4 (empat) Kantor Otoritas Pelabuhan yang terdiri dari: -----
- a. Kantor Otoritas Pelabuhan I di Belawan Provinsi Sumatera Utara, membawahi wilayah kerja sebanyak 27 (dua puluh tujuh) lokasi; ---
 - b. Kantor Otoritas Pelabuhan II di Tanjung Priok Provinsi DKI Jakarta, membawahi wilayah kerja sebanyak 20 (dua puluh) lokasi;
 - c. Kantor Otoritas Pelabuhan III di Tanjung Perak Provinsi Jawa Timur, membawahi wilayah kerja sebanyak 31 (tiga puluh satu) lokasi; dan -----
 - d. Kantor Otoritas Pelabuhan IV di Makassar Provinsi Sulawesi Selatan, membawahi wilayah kerja sebanyak 21 (dua puluh satu) lokasi;-----
- 58.3.5 Bahwa nama pelabuhan dan wilayah pelabuhan yang diselenggarakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah II di Tanjung Priok adalah : ----

PROPINSI WILAYAH KERJA	SATUAN WILAYAH
BENGKULU	
1. Wilayah Kerja Pulau Baai Bengkulu	
SUMATERA SELATAN	
1. Wilayah Kerja Palembang	- Satuan Kerja Sungai Lais
BANGKA BELITUNG	
1. Wilayah Kerja Pangkal Balam Pangkal Pinang	- Satuan Kerja Sei Selan
2. Wilayah Kerja Tanjung Pandan	
3. Wilayah Kerja Muntok	
LAMPUNG	
1. Wilayah Kerja Panjang Bandar Lampung	
2. Wilayah Kerja Bakauheuni	
DKI JAKARTA	
1. Wilayah Kerja Tanjung Priok Jakarta Utara	
2. Wilayah Kerja Sunda Kelapa Jakarta Utara	- Satuan Kerja Pantai Mutiara
3. Wilayah Kerja Marunda Jakarta Utara	- Satuan Kerja Cakung Drain
4. Wilayah Kerja Kepulauan Seribu Jakarta Utara	- Satuan Kerja Off Shore Maxus - Satuan Kerja Off Shore Areo - Satuan Kerja SPM Cengkareng - Satuan Kerja Gugusan Kepulauan Seribu
5. Wilayah Kerja Kalibaru Jakarta Utara	
6. Wilayah Kerja Muara Karang/Muara Angke Jakarta Utara	- Satuan Kerja Muara Kamal
7. Wilayah Kerja Muara Baru Jakarta Utara	
JAWA BARAT	
1. Wilayah Kerja Cirebon	- Satuan Kerja Kejawenan
BANTEN	
1. Wilayah Kerja Banten	- Satuan Kerja Cigading Merak - Satuan Kerja Ciwandan Merak
KALIMANTAN BARAT	
1. Wilayah Kerja Pontianak	

2. Wilayah Kerja Telok Air Sambas	
3. Wilayah Kerja Sintete	- Satuan Kerja Sambas - Satuan Kerja Singkawang - Satuan Kerja Pemangkat
4. Wilayah Kerja Ketapang	

- 58.3.6 Bahwa berdasarkan lampiran II Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan, pelabuhan Tanjung Priok merupakan wilayah kerja dari Kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah II Tanjung Priok;-----
- 58.3.7 Bahwa pelabuhan Tanjung Priok merupakan pelabuhan yang diusahakan secara komersil karena penyelenggara pelabuhan adalah Kantor Otoritas Pelabuhan II Tanjung Priok;-----
- 58.3.8 Bahwa Otoritas Pelabuhan dan Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai Wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 82 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 58.3.9 Bahwa kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan dan dapat dilakukan untuk lebih dari satu terminal sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya sebagaimana diatur dalam pasal 91 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 58.3.10 Bahwa kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan harus dikelola oleh Badan Usaha yang memiliki ijin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Keputusan Menteri dan mendapatkan konsesi atau bentuk lainnya dari Kantor Otoritas Pelabuhan sebagai penyelenggara pelabuhan untuk hak perusahaan yang dituangkan dalam suatu perjanjian;-----
- 58.3.11 Bahwa Terlapor I merupakan Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan; (*vide* bukti C25); -----

- 58.3.12 Bahwa Terlapor II merupakan Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT. Muti Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan; (*vide* bukti T.2.38); -----
- 58.3.13 Bahwa sebagai Badan Usaha Pelabuhan, berdasarkan pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan sebagaimana diatur juga dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 dan Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012, dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:-----
- a. *menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;* -----
 - b. *memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;* -----
 - c. *menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;*-----
 - d. *ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;*-----
 - e. *memelihara kelestarian lingkungan;*-----
 - f. *memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan*
 - g. *mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional;*-----
- 58.3.14 Bahwa berdasarkan pasal 90 ayat 3 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan sebagaimana diatur juga dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 tersebut dan Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012, Terlapor I sebagai Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan usaha: -----
- a. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;***
 - b. ***penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;***-----
 - c. ***penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;*** -----
 - d. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;***-----
 - e. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;***-----

- f. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan RoRo*; -----
- g. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang*; -----
- h. *penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau*-----
- i. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal*;-----
- 58.3.15 Bahwa Terlapor I dan Terlapor II melakukan kerjasama/bermitra dengan perusahaan swasta bongkar muat yang terseleksi untuk melakukan kegiatan bongkar muat (*vide* bukti B25, B26); -----
- 58.3.16 Bahwa Terlapor I yang menentukan lokasi dermaga dari operator yang dikerjasamakan untuk mengusahakan atau mengoperasikan terminal (*vide* bukti B26);-----
- 58.4 Tentang Kepemilikan Saham Terlapor II dan Kewenangan Pemegang Saham Mayoritas;-----
- 58.4.1 Bahwa Terlapor II merupakan *spin off* dari Divisi Usaha Terminal (DUT) yang sebelumnya adalah salah satu divisi dibawah komando Terlapor I sejak tahun 2012 (*vide* bukti T.2.35, B25, B26);-----
- 58.4.2 Bahwa berdasarkan akta pendirian perusahaan Terlapor II yang disahkan oleh Akta Notaris Herdimansyah Chaidirsyah SH di Jakarta pada tanggal 15 Februari 2002, komposisi kepemilikan saham Terlapor II adalah 99% (sembilan puluh sembilan per seratus) saham dikuasai oleh Terlapor I dan 1% (satu per seratus) saham dikuasai oleh Koperasi Pegawai Maritim (KOPEGMAR) (*vide* bukti T.2.35, T.2.41, B25, B26); -----
- 58.4.3 Bahwa sebagai pemegang saham mayoritas, Terlapor I dapat menentukan arah kebijakan perusahaan yang bersifat strategis dan setiap kebijakan strategis yang akan diambil oleh Terlapor II harus melalui Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) (*vide* bukti B25,B26);-----
- 58.4.4 Bahwa kebijakan yang bersifat strategis yang harus ditetapkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) diantaranya adalah mengenai investasi, penetapan Direksi sampai dengan Kepala Divisi, pengembangan jangka panjang, penetapan anggaran, perjanjian kerjasama dengan pegawai (*vide* bukti B25,B26); -----
- 58.5 Tentang *Break bulk Cargo* dan Kapal *Break bulk Cargo*;-----
- 58.5.1 Bahwa secara umum muatan/*cargo* kapal dibedakan berdasarkan bentuk wujud dan sifatnya : (*vide* bukti B20); -----
- a. Muatan sejenis (*bulk cargo*)-----

Muatan jenis ini dapat berupa muatan cair (*bulk liquid cargo*), seperti minyak bumi, minyak kelapa sawit atau muatan kering (*dry bulk cargo*), seperti batubara dan kopra;-----

b. Muatan *Break bulk*; -----

Muatan jenis ini adalah muatan yang dimuat di kapal dalam jenis dan pembungkus yang beraneka warna (dalam peti, drum, kaleng, besi beton, karung dsb);-----

c. Muatan yang didinginkan (*refrigerated cargo*); -----

Muatan jenis ini membutuhkan suhu dingin untuk pengawetan muatan, dan dibagi dalam suhu dingin (*cold*) dan suhu sangat dingin (*freeze*), seperti sayur, buah, daging, ikan dan obat-obatan;-----

d. Muatan hewan hidup (*life stock*); -----

Dari tempat yang menghasilkan banyak ternak, hewan hidup sering diekspor untuk keperluan konsumsi atau pengembangan dari negara tujuan. Umumnya, menggunakan kapal atau tempat khusus untuk pengangkutannya. Hewan yang biasa diekspor antara lain sapi, domba, dan babi; -----

e. Muatan unit (*unitize cargo*); -----

Muatan unit adalah muatan yang dalam bentuk atau pembungkus asli dalam pengiriman dikelompokkan atau disusun menjadi satu. Dengan cara ini maka kecepatan, keamanan dan pengawasan dari muatan dapat lebih mudah dilakukan. Contoh muatan unit adalah barang dalam petikemas; -----

58.5.2 Bahwa yang dimaksud dengan *breakbulk cargo* adalah *cargo* yang diangkut kapal dengan tidak menggunakan *container* atau peti kemas, karena *cargo* tersebut biasanya berukuran berlebih atau ukuran yang tidak umum sehingga harus dilakukan *packing* yang khusus terhadap muatan tersebut. adapun contoh jenis *breakbulk cargo* diantaranya adalah semen, kendaraan, general generator pembangkit listrik, trafo besar, bahan lepas pantai seperti pipa atau konstruksi (*pile*) dengan ukuran panjang; (*vide bukti B20*); -----

58.5.3 Bahwa muatan *breakbulk* diangkut dalam tas, kotak, peti, drum atau barel (*vide bukti B20*); -----

58.5.4 Bahwa kapal dibuat spesifik berdasarkan jenis muatan/*cargo* yang akan diangkutnya. *Cargo* yang berbeda akan mempengaruhi tipe kapal yang berbeda dan mempengaruhi *cargo* kapal tersebut; (*vide bukti B20*);-----

- 58.5.5 Bahwa *breakbulk cargo* harus diangkut dengan kapal yang didesain khusus untuk *breakbulk cargo* dan dapat disimpan dalam dek/palka atau bisa juga di atas dek kapal; (*vide bukti B20*);-----
- 58.5.6 Bahwa sekitar 10.000 kapal di Indonesia. 70% (tujuh puluh per seratus) yang memiliki *crane* kapal (*ship gear*), sedangkan sisanya kapal yang tidak memiliki *crane* kapal (*ship gear*) (*vide bukti B20*); -----
- 58.5.7 Bahwa fungsi *crane* di kapal adalah alat untuk mengangkat muatan dari palkah dan memindahkannya dari kapal ke dermaga atau ke dek lainnya atau sebaliknya. Kemampuan itu tergantung dari muatan yang akan dipindahkan; -----
- 58.5.8 Bahwa *crane* yang dipakai untuk bongkar muat *break bulk cargo* selain menggunakan *crane* pada kapal (*ship gear*) dapat juga disubstitusikan dengan *crane* darat di pelabuhan apabila *crane* kapal itu tidak bisa memenuhi persyaratan kinerja daya angkut untuk membongkar muat;-----
- 58.5.9 Bahwa dalam melakukan kegiatan bongkar muat kapal *break bulk cargo* seharusnya dilakukan di dermaga khusus untuk kapal *break bulk* dan dermaga *multipurpose*, hal tersebut tidak dapat dilakukan di dermaga terminal container (*vide bukti B20*); -----
- 58.6 Tentang dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok; --
- 58.6.1 Bahwa dermaga 101, 101 utara, 102 dioperasikan atau diusahakan oleh kantor cabang Terlapor I Tanjung Priok dan dermaga 114 dan 115 dioperasikan atau diusahakan oleh Terlapor II (*vide bukti B6, B14, B25 dan B26*);-----
- 58.6.2 Bahwa berdasarkan data kapal kapal yang sandar di dermaga 101, 101 utara, 102 dalam kurun waktu Januari 2013 – Oktober 2014, terdapat kegiatan bongkar muat untuk jenis kapal dengan muatan kapal yang berbeda beda diantaranya; (*vide bukti T1.19*);-----
- Kapal dengan muatan *Container*;-----
 - Kapal dengan muatan *Cargo*; -----
 - Kapal dengan muatan Semen; -----
 - Kapal dengan muatan Semen Curah;-----
 - Kapal dengan muatan Alat Berat; -----
 - Kapal Tongkang; -----
 - Kapal dengan muatan kendaraan;-----
 - Kapal Roro-roro dengan muatan Kendaraan. -----
- 58.6.3 Bahwa muatan alat berat, kendaraan, *cargo* dan semen merupakan muatan *break bulk cargo*; -----

- 58.6.4 Bahwa dengan keterangan Saksi Aloysius Sunaryo Dharmawan (Kepala Cabang PT Samas Agung Tunggal Perkasa) dalam persidangan yang menyatakan muatan kami ada Ccontainer, kadang ada mobil, *excavator*, *bull dozer* dan lain-lain dan selalu melakukan bongkar muat di dermaga 101 dan 102 (*vide* bukti B16);-----
- 58.6.5 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan dermaga 101 dialokasikan untuk muat semen dalam bentuk *bags* (*vide* bukti B6);-----
- 58.6.6 Bahwa dermaga 114 memiliki length 350 m dan LWS -11,0 sd -14,0 dengan muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut adalah *Bulk Cement, Cement in Bag, General Cargo, Liquid Bulk*; sedangkan dermaga 115 memiliki *length* 250 m dan LWS -12,0 sd -14,0 dengan muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut adalah *Bulk Cement, Cement in Bag, General Cargo, Liquid Cargo*; (*vide* bukti T.2.35, T.24); -----
- 58.6.7 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan di dermaga 115 merupakan dermaga khusus untuk *breakbulk* dan pernah memuat semen 6200 ton (*vide* bukti B6); -----
- 58.6.8 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Sugiyanto (Supervisor Operasional PT Everlasting Global Logistics) dalam persidangan yang menyatakan saya kebetulan memegang surat menyurat muatan kapal yang *break bulk* dan kapal tersebut banyak sandar di dermaga 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok (*vide* bukti B9); -----
- 58.6.9 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Johan Firdaus (Direktur PT. Anugrah Firdaus Mandiri) dalam persidangan yang menyatakan saya mendapat order muatan cargo, *general cargo* dan *break bulk*. Kami bekerjasama dengan PT MTI dan menggunakan dermaga 114 dan 115 (*vide* bukti B14);-----
- 58.6.10 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan muatan-muatan yang kami biasa bongkar adalah muatan semen, alat berat, besi dan *cargo* di dermaga 114 dan 115 (*vide* bukti B11); -----
- 58.6.11 Bahwa berdasarkan data perhitungan trafik barang volume *break bulk cargo* yang dibongkar muat di dermaga 114 dan 115 adalah 63,7% (enam puluh tiga koma tujuh per seratus) dari total muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut; (*vide* bukti T.2.40);-----

- 58.6.12 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero)) dalam persidangan yang menyatakan dermaga 101, 101 utara, 102 adalah terminal *multipurpose* (*vide* bukti B17); -----
- 58.6.13 Bahwa berdasarkan muatan kapal yang dibongkar muat di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115, menunjukkan bahwa dermaga tersebut adalah dermaga atau terminal *multipurpose*; -----
- 58.6.14 Bahwa yang dimaksud dengan dermaga *multipurpose* adalah dermaga untuk segala jenis *cargo*, termasuk peti kemas (*container*) dan *breakbulk cargo*, sedangkan untuk kapal yang keseluruhan muatannya adalah peti kemas, tidak dapat sandar di dermaga *multipurpose* dermaga 114 dan 115 dan harus sandar di dermaga khusus peti kemas, hal ini juga dikuatkan dengan keterangan Saksi Johan Firdaus (Direktur PT. Anugerah Firdaus Mandiri) dalam persidangan yang menyatakan pada saat kapal tersebut full container itu biasanya di dermaga peti kemas; (*vide* bukti B14 dan B25); -----
- 58.6.15 Bahwa terdapat dermaga khusus untuk *container* yang berada di pelabuhan Tanjung Priok diantaranya: (*vide* bukti T2.26); -----
- Terminal Peti Kemas Koja (TPK Koja);-----
 - Terminal Jakarta International Container Terminal (JICT); -----
 - IPC Terminal Petikemas (IPC TPK); -----
 - Terminal Petikemas Indonesia (TPI); -----
- 58.6.16 Bahwa di pelabuhan Tanjung Priok sampai dengan saat ini belum terdapat dermaga atau terminal khusus atau spesifik untuk *break bulk cargo*; (*vide* bukti B26); -----
- 58.6.17 Bahwa sebagai operator dermaga atau terminal, Para Terlapor melakukan kerjasama dengan perusahaan bongkar muat; (*vide* bukti B25 dan B26); --
- 58.6.18 Bahwa mitra kerja perusahaan bongkar muat dari Terlapor II yang beroperasi di dermaga 114 dan 115 diantaranya adalah: (*vide* bukti C13 dan T2.42): -----
- PT Karya Abadi Luhur; -----
 - PT Tirta Indah Kencana; -----
 - PT Anugerah Firdaus Mandiri;-----
 - PT Lapantiga Lintas Buana; -----
 - PT Sinar Berlian Indrapura; -----
 - PT Indocement Tunggul Perkasa;-----

- 58.6.19 Bahwa kapal yang akan sandar/tambat di dermaga 114 dan 115 untuk melakukan kegiatan bongkar muat dapat berasal dari perusahaan bongkar muat yang bekerjasama dengan Terlapor II; (*vide* bukti B25);-----
- 58.6.20 Bahwa jika terdapat 2 (dua) atau 3 (tiga) perusahaan atau pengguna jasa yang ingin sandar/tambat di dermaga 114 dan 115 pada waktu yang sama, maka Terlapor II akan mengutamakan perusahaan atau pengguna jasa yang memiliki kerjasama karena adanya kesepakatan jaminan aktivitas dan pelayanan; (*vide* bukti B25 dan B26); -----
- 58.7 Tentang Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115;-----
- 58.7.1 Bahwa fungsi *crane* adalah alat untuk mengangkat muatan dari palkah dan memindahkannya dari kapal ke dermaga atau ke dek lainnya atau sebaliknya. Kemampuan itu tergantung dari muatan yang akan dipindahkan; (*vide* bukti B20);-----
- 58.7.2 Bahwa crane darat secara umum dibedakan menjadi: (*vide* bukti B20) ----
- Crane* yang *continiuous* dengan fungsi untuk memindahkan, mengangkat dan mengangkat secara kontinu, biasanya disebut *conveyer*;-----
 - Crane discontiniuous* dimana prosesnya terjadi dalam sebuah proses siklus dan tergantung dari kebutuhan gerak dan orientasi pengangkatan dan pemindahan yang biasanya sifatnya terputus atau tidak kontinu;-----
- 58.7.3 Bahwa *crane* kontinu itu secara umum berfungsi hanya untuk mengangkat (*handling*), atau ada yang memindahkan saja. Sebagai contoh CSU (*continiuous ship unload*) hanya untuk membongkar (*vide* bukti B20); -----
- 58.7.4 Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) termasuk dalam kategori k-crane (*kangaroo crane*) yang bentuknya seperti kepala kangguru yang dapat bergerak (*jeep* dan *hook*). Pada saat ini, Gantry Luffing Crane (GLC) sangat diminati oleh operator pelabuhan karena Gantry Luffing Crane (GLC) memiliki berat lebih ringan; -----



Gambar : Gantry Luffing Crane (GLC)

- 58.7.5 Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) mempunyai 3 kategori kapasitas angkut yaitu diatas 250 ton; 150 – 100 ton dan dibawah 100 ton. Gantry Luffing Crane (GLC) yang memiliki kapasitas angkut dibawah 100 ton banyak digunakan pelabuhan di Indonesia; -----
- 58.7.6 Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC), merupakan *crane* darat utama yang diinvestasikan dan disediakan Para Terlapor untuk kegiatan bongkar muat muatan kapal di dermaga 101, 101 utara, 102 sebanyak 6 (enam) unit GLC dan dermaga 114 dan 115 sebanyak 7 (tujuh) unit GLC, dengan rincian 5 (lima) unit GLC diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit GLC diinvestasikan oleh Terlapor II (*vide* bukti B25 dan B26);-----
- 58.7.7 Bahwa biaya investasi 1 (satu) unit GLC bernilai Rp. 17.828.527.273,- (tujuh belas milyar delapan ratus dua puluh delapan juta lima ratus dua puluh tujuh ribu dua ratus tujuh puluh tiga rupiah) (*vide* bukti T2.40);-----
- 58.8 Tentang tarif penggunaan Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115; -----
- 58.8.1 Bahwa tarif yang dikenakan untuk penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) terhadap pengguna jasa pelabuhan di dermaga 101, 101 utara, 102 sebesar Rp. 6.500.000,- (enam juta lima ratus ribu rupiah) per-*shift*, sedangkan di dermaga 114 dan 115 sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per-ton belum termasuk PPN; (*vide* bukti B13, B16, B17 dan B25); -----

- 58.8.2 Bahwa terdapat perjanjian atau kontrak *sharing* antar Para Terlapor untuk setiap penenaan tarif penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115. Dalam perjanjian tersebut diatur Terlapor II menerima Rp. 11.000 per-ton dan Terlapor I menerima Rp. 6.000,- (enam ribu rupiah) per-ton atau 45% : 55% dari setiap Gantry Luffing Crane (GLC) yang digunakan untuk kegiatan bongkar muat (*vide* bukti B25, B26 dan T2.36); -----
- 58.8.3 Bahwa berdasarkan Pasal 147 ayat 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, Tarif jasa kepelabuhanan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan ditetapkan oleh Badan Usaha Pelabuhan berdasarkan jenis, struktur, dan golongan tarif yang ditetapkan oleh Menteri dan merupakan pendapatan Badan Usaha Pelabuhan; -----
- 58.8.4 Bahwa berdasarkan Pasal 148 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009, Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif jasa kepelabuhanan, mekanisme penetapan tarif yang terkait dengan penggunaan perairan dan atau daratan dan jasa kepelabuhanan serta tarif jasa kepelabuhanan yang diusahakan oleh Badan Usaha Pelabuhan diatur dengan Peraturan Menteri;-----
- 58.8.5 Bahwa penetapan besaran tarif pelayanan jasa kepelabuhan pada terminal yang pelayanan jasanya diusahakan oleh BUP harus berdasarkan jenis, struktur dan, golongan tarif yang ditetapkan dalam peraturan menteri perhubungan ini sebagaimana diatur dalam Pasal 13 ayat (5) Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan;-----
- 58.8.6 Bahwa penetapan besaran tarif jasa kepelabuhan oleh BUP sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (5), bagi terminal sejenis yang pengusahaannya dilakukan oleh lebih dari 1 BUP dalam satu pelabuhan, ditetapkan oleh BUP tanpa harus dikonsultasikan sebagaimana diatur dalam Pasal 17 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif jasa Pelabuhan; -----
- 58.8.7 Bahwa besaran tarif jasa kepelabuhan yang diatur dalam Pasal 17 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif jasa Pelabuhan, dilaporkan kepada Menteri dengan melampirkan: -----
- a. Hasil perhitungan biaya pokok, perbandingan tarif yang berlaku dengan biaya pokok, kualitas pelayanan yang diberikan dan dapat dilengkapi dengan data tarif yang berlaku;-----

- b. *Telaahan dan justifikasi usulan kenaikan terhadap beban penggunaan jasa;*-----
- c. *Penerapan service level agreement (SLA), service level guarantee (SLG), dan standar kinerja pelayanan operasional pelabuhan;*-----
- 58.9 Tentang pelayanan dan/penyediaan jasa dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok; ----
- 58.9.1 Bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga digunakan untuk bertambat dan digunakan untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat, yang dalam kesimpulan ini selanjutnya disebut penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; -----
- 58.9.2 Bahwa untuk semua dermaga atau terminal yang berada di Tanjung Priok, pengguna jasa pelabuhan meminta operator terminal atau dermaga untuk penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga (*vide* bukti B25);-----
- 58.9.3 Bahwa menurut pendapat Ahli Sdr. Kalalo Nugroho Mantan Kepala Biro Hukum Kementerian Perhubungan, fungsi operator pelabuhan adalah menentukan kapal akan sandar atau sandar ke demaga mana; -----
- 58.9.4 Bahwa permohonan dan perijinan sandar/tambat kapal dilakukan oleh pengguna jasa melalui Sistem Pelayanan Kapal (*vide* bukti B25);-----
- 58.10 Bahwa permohonan sandar/tambat diatur berdasarkan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor: UK. 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok dalam waktu paling lama 12 (dua belas) jam sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut nasional/agen menyampaikan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) untuk tambat, pemanduan dan penundaan secara *online* kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dengan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan dan Instansi Pemerintah terkait; -----
- 58.10.1 Bahwa sebagaimana diatur dalam Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor: UK. 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok, Badan Usaha Pelabuhan (BUP) menerbitkan Surat Perintah Kerja (SPK) pelaksanaan pemanduan, penundaan, dan penambatan kapal dengan tembusan disampaikan kepada Otoritas Pelabuhan;-----
- 58.10.2 Bahwa meskipun sebagai Badan Usaha Pelabuhan untuk pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II hanya menerima permohonan dan merencanakan sandar kapal, tetapi tetap Terlapor I yang menetapkan atau mengizinkan sandar kapal tersebut (*vide* bukti B25);-----

- 58.10.3 Bahwa terhadap pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II yang menerima tarif atau pembayaran dari pengguna jasa pelabuhan; (*vide* bukti B25 dan B26); -----
- 58.10.4 Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan Terlapor I mendapat hasil/uang dari uang dermaga yang dibayar oleh *shipper*. Sedangkan kami membayar uang untuk tambat. Ada biaya Labuh, tambat, pandu, tunda yang kami bayar kepada Terlapor I (*vide* bukti B6);-----
- 58.11 Tentang kesepakatan kerjasama pengoperasian 5 (lima) unit Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 antar para Terlapor;-----
- 58.11.1 Bahwa kerjasama pengoperasian 5 (Lima) unit Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 dituangkan dalam Surat Perjanjian Nomor Hk. 566/1/13/C.Tpk.13 dan Nomor HK. 486/1/18/MTI-2013 yang dibuat tertanggal 15 Mei 2013 (*vide* bukti T.2.36); -----
- 58.11.2 Bahwa dalam perjanjian tersebut Terlapor I bertindak Pihak Pertama dan Terlapor II bertindak sebagai Pihak Kedua yang saling mengikatkan diri antara satu dengan yang lain dengan diatur hak dan kewajiban masing-masing pihak;-----
- 58.11.3 Bahwa hak dari pihak pertama sebagai berikut : -----
- Menerima pembayaran *sharing* sebesar 45% (empat puluh lima per seratus) dari tarif yang diberlakukan per ton barang yang ditangani dengan menggunakan GLC pihak pertama sejak dioperasikan pihak kedua;-----
 - Melakukan pengawasan terhadap pengoperasian GLC oleh pihak kedua;-----
- 58.11.4 Bahwa pihak pertama memiliki kewajiban sebagai berikut :
- Menjamin kondisi alat dalam kondisi baik saat diserahkan kepada pihak kedua;-----
 - Menyerahkan pengoperasian 5 (lima) unit GLC kepada pihak kedua;-----
 - Menyediakan fasilitas dermaga 114 -115 untuk menunjang kegiatan operasional 5 (lima) unit GLC di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 58.11.5 Bahwa dalam perjanjian tersebut, pihak kedua memiliki hak sebagai berikut:-----
- Menerima penyerahan 5 (lima) unit GLC dalam kondisi siap operasi dari pihak pertama;-----

- b. Menerima pendapatan dari pengguna jasa atas pelayanan kegiatan bongkar muat yang menggunakan GLC;-----
- 58.11.6 Bahwa pihak kedua (Terlapor II) memiliki kewajiban sebagai berikut:-----
- a. Membayar *sharing* kepada pihak pertama sebesar 45% (empat puluh lima per serratatus) dari tarif yang diberlakukan per ton barang yang ditangani dengan menggunakan GLC pihak pertama sejak dioperasikan pihak kedua; -----
 - b. Mengoperasikan 5 (lima) unit GLC untuk melayani kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok;---
 - c. Menyediakan operator alat untuk mengoperasikan 5 (lima) unit GLC di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok;-----
 - d. Bertanggung jawab atas segala resiko yang timbul akibat penggunaan GLC;-----
 - e. Melaksanakan pemeliharaan dan perawatan 5 (lima) unit GLC untuk menjamin kesiapan operasi alat;-----
 - f. Menyediakan bahan bakar mesin (BBM) untuk pengoperasian 5 (lima) unit GLC di dermaga 114 dan 115;-----
 - g. Mengasuransikan 5 (lima) unit GLC di dermaga 114 dan 115 Tanjung Priok;-----
- 58.11.7 Bahwa dalam perjanjian tersebut juga diatur mengenai tata cara pembayaran, jangka waktu perjanjian, klaim dan resiko, *force majeure*, pemutusan perjanjian, berakhirnya perjanjian, serta penyelesaian perselisihan dan tempat kedudukan; -----
- 58.12 Tentang Kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115; -----
- 58.12.1 Bahwa sebelum ditempatkan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115, Pengguna Jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga dapat memiliki pilihan untuk menggunakan *crane* kapal (*ship gear*) atau *crane* darat yang disiapkan oleh perusahaan penyedia alat *crane* darat dalam melakukan kegiatan bongkar muat (*vide* bukti B25 dan B26); -----
- 58.12.2 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Otto Kumbay Mulia Caloh dalam persidangan menyatakan bahwa *shipping* memiliki kebebasan dalam menggunakan *crane* mana untuk proses bongkar muat; -----
- 58.12.3 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan apabila di perlukan, kapal

- yang tidak memiliki *crane* kapal menggunakan *crane* darat. Tetapi pada saat kapal tersebut mempunyai *crane* kapal, maka dapat menggunakan *crane* sendiri. Sehingga praktiknya itu ada pilihan pada saat tersebut; ----
- 58.12.4 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Drs. H. Sodik Harjono, Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) dalam persidangan yang menyatakan Kami kadang menggunakan *mobile crane* (*short crane*). Jika *crane* kapal tidak rusak untuk apa kami harus menggunakan *crane* darat; -----
- 58.12.5 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Sugiyanto (Supervisor Operasional PT Everlasting Global Logistics) dalam persidangan yang menyatakan Perusahaan tersebut memakai GLC setelah tahun 2012, sedangkan sebelum tahun 2012 perusahaan tersebut memakai *crane* kapal; -----
- 58.12.6 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Johan Firdaus (Direktur PT. Anugrah Firdaus Mandiri) dalam persidangan yang menyatakan sebelum ada GLC, kami dapat menggunakan *crane* darat; -----
- 58.12.7 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan sebelum ada GLC kami menggunakan *crane* darat tetapi setelah ada GLC kami menggunakan GLC; -----
- 58.12.8 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi JF Irianto (General Manager Operasional PT. Karya Abadi Luhur) dalam persidangan yang menyatakan sebelum ada GLC saya menggunakan *crane* darat atau disebut *shore crane*; -----
- 58.12.9 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Aloysius Sunaryo Dharmawan (Kepala Cabang PT Samas Agung Tunggal Perkasa) dalam persidangan yang menyatakan Sebelum ada GLC di dermaga 101, 101 utara, 102 saya menggunakan *crane* darat; -----
- 58.12.10 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero) dalam persidangan yang menyatakan sebelum ada GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102, bongkar muat dilakukan dengan menyewa *crane* darat yang disewa dari perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat. Dan setelah ada GLC, perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat sudah tidak beroperasi di dermaga 101, 101 utara, 102; -----

- 58.12.11 Bahwa terdapat beberapa perusahaan penyedia *crane* darat, sebelum ditempatkan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115; -----
- 58.12.12 Bahwa sejak bulan September 2012, Terlapor I telah efektif mewajibkan kapal yang sandar di dermaga 101, 101 utara, 102 untuk menggunakan *crane* darat *Gantry Luffing Crane* (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat melalui Surat Pemberitahuan Nomor: FP.003/103/10/PTPK-12 tertanggal 21 September 2012 yang ditandatangani oleh General Manager Pelaksana Tugas, Cipto Pramono;
- 58.12.13 Bahwa sesuai dengan keterangan Terlapor I dalam persidangan yang menyatakan memang benar pada prinsipnya alat GLC harus dipakai dalam kegiatan bongkar muat dan saya yang memerintahkan penggunaan GLC; -----
- 58.12.14 Bahwa sejak bulan Agustus 2012, Terlapor II telah efektif mewajibkan kapal yang sandar di dermaga 114 dan 115 untuk menggunakan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat melalui Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012 yang ditandatangani oleh Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia, Dede R. Martin;-----
- 58.12.15 Bahwa selain mengatur kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane, dalam Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012, Terlapor II juga mengatur sanksi dari pengguna jasa yang tidak bersedia menggunakan alat tersebut; -----
- 58.12.16 Bahwa sanksi tersebut dijatuhkan kepada pengguna jasa pelabuhan yang tidak berkenan menggunakan alat bongkar muat darat Gantry Luffing Crane (GLC) yang telah ada, berupa tidak akan dilayaninya kegiatan bongkar muat dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat tersebut (*vide* bukti C.36); -----
- 58.12.17 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan secara tertulis tidak ada sanksi, tetapi kalau secara fakta, kapal yang tidak menggunakan GLC maka kapal kita tidak bisa sandar dan juga berdasarkan pertimbangan *cost* terutama mengingat waktu maka kami terpaksa menerima untuk menggunakan GLC (*vide* bukti B6);-----
- 58.12.18 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Drs. H. Sodik Harjono, Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) dalam

persidangan yang menyatakan kami harus wajib menggunakan *crane* GLC yang disediakan oleh PT Pelindo II. Berdasarkan laporan yang kami terima, jika perusahaan tidak menggunakan *crane* darat (GLC) yang disediakan kami tidak boleh masuk ke pelabuhan (*vide* bukti B4);

58.12.19 Bahwa Terlapor II membuat kesepakatan dengan Perusahaan Bongkar Muat yang menjadi mitra kerja Terlapor II tentang pemakaian *crane* darat GLC untuk melayani kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 dengan dituangkan dalam berita acara UM. 268/4/2C/MTI-2012 tertanggal 21 Mei 2012, dengan hasil kesepakatan sebagai berikut : (*vide* bukti C13);-----

- a. Gantry Luffing Crane (GLC) yang akan digunakan pada bulan Juni 2012 dan sifatnya dalam upaya mensosialisasikan alat tersebut;-----
- b. Penggunaan GLC bertujuan untuk meningkatkan produktifitas sehingga pelayanan di dermaga menjadi lebih efisien;-----
- c. Tarif untuk pelayanan kegiatan bongkar muat adalah sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per ton belum termasuk PPN 10% (sepuluh per seratus);-----
- d. Berikutnya GLC tersebut merupakan alat utama sebagai sarana kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115;-----

58.12.20 Bahwa Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang merupakan mitra kerja Terlapor II yang menandatangani kesepakatan tersebut, diantaranya adalah: (*vide* bukti C13); -----

- a. PT Tubagus Jaya Mandiri (H. Tadjuddin IUS selaku Direktur);---
- b. PT Karya Abadi Luhur (Capt JF Irianto selaku General Manager Operasi);-----
- c. PT Tirta Indah Kencana (Robert Rinaldi Irsjad selaku Direktur Marketing dan Operasi);-----
- d. PT Anugerah Firdaus Mandiri (Herman Firdaus selaku Direktur);-

58.12.21 Bahwa dalam pelaksanaan kesepakatan tersebut, juga dipatuhi oleh Perusahaan Bongkar Muat lainnya yang melakukan bongkar muat di dermaga 114 dan 115, sebagaimana dapat dilihat dari Berita Acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Renada Wira Samudera, Berita Acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Sinar Berlian Indrapura, Invoice PT Renada Wira Samudera untuk pemakaian Gantry Luffing Crane, Invoice PT Sinar Berlian Indrapura untuk pemakaian Gantry

- Luffing Crane (GLC), Nota *Invoice* PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk mengenai *additional cost of GLC, invoice* yang diterima oleh Pantos Logistics Indonesia dari PT Tubagus Jaya Mandiri dan PT Karya Abdi Luhur mengenai mekanis darat; (*vide* bukti C7, C12 C14, C16, C18, 19);-----
- 58.12.22 Bahwa mengenai penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok yang dioperasikan oleh Terlapor II diterapkan setelah pemegang saham mayoritas yaitu Terlapor I memerintahkan kepada Terlapor II untuk memanfaatkan/menggunakan alat Gantry Luffing Crane (GLC) yang sudah diinvestasikan melalui surat dari Direksi Terlapor I kepada Terlapor II tertanggal 8 November 2011 perihal Pemanfaatan Alat Bongkar Muat Baru (*vide* bukti B25);-----
- 58.12.23 Bahwa mengenai implementasi Gantry Luffing Crane (GLC), Terlapor II melaporkan kepada Terlapor I selaku pemegang saham mayoritas; (*vide* bukti B25);-----
- 58.12.24 Bahwa setelah pemberlakuan kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC), perusahaan penyedia *crane* darat sudah tidak dapat berusaha di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115; (*vide* bukti 25 dan B26);-----
- 58.12.25 Bahwa terkait dengan *short crane* darat tidak ada lagi setelah adanya GLC di dermaga 101, 101 utara, 102 dan dermaga 114 dan 115 hal tersebut dikuatkan dengan kesaksian para saksi (*vide* bukti B11, B13 B14 dan B17);-----
- 58.12.26 Bahwa hal tersebut disesuaikan dengan keterangan Terlapor I dalam persidangan yang menyatakan perusahaan yang sebelumnya menyewakan alat *crane* tidak boleh bekerja lagi di pelabuhan saat ini (*vide* bukti B26);-----
- 58.12.27 Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 dalam kegiatan bongkar muat dilakukan dengan cara kombinasi antara *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dengan *crane* kapal (*ship gear*) atau minimal 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) wajib digunakan oleh pengguna jasa (*vide* bukti B25); -----
- 58.12.28 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan GINSI melakukan keberatan dikarenakan kami tidak setuju dengan isi dari Surat Edaran

tersebut. Kami mengirimkan surat keberatan kepada Pelindo pada tanggal 8 Oktober 2012, (surat terlampir) dan hal tersebut ramai dibicarakan di surat kabar. Kami tidak sependapat dengan surat edaran Pelindo bahwa semua kapal yang sandar harus menggunakan GLC dari Pelindo. GINSI meminta agar GLC jangan diberlakukan secara wajib untuk kapal yang memiliki crane, untuk kapal yang tidak mempunyai crane hal tersebut tidak masalah. Jumlah kapal yang *gearless* (tidak memiliki crane kapal) sekitar 30% (tiga puluh per serratus) (*vide* bukti B7); -----

58.12.29 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan berdasarkan pengalaman saya, karena kami saat itu bersikeras untuk menggunakan *crane* kami sendiri di dermaga 115 maka akhirnya penggunaan *crane* dikombinasi antara *crane* kapal dengan GLC setelah dilakukan negosiasi dahulu (*vide* bukti B6); -----

58.12.30 Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 Utara dan 102 dalam kegiatan bongkar muat wajib digunakan oleh pengguna jasa; -----

58.12.31 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Aloysius Sunaryo Dharmawan (Kepala Cabang PT Samas Agung Tunggal Perkasa) dalam persidangan yang menyatakan Iya benar 100% (seratus persen) menggunakan GLC;

58.12.32 Bahwa sesuai dengan keterangan saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (persero) dalam persidangan yang menyatakan semua kapal menggunakan GLC; -----

58.13 Tentang analisa Pasar Bersangkutan; -----

58.13.1 Bahwa perkara ini sangat berkaitan dengan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan terutama jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa alat bongkar muat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok; -----

58.13.2 Bahwa *break bulk cargo* adalah *cargo* yang diangkut kapal dengan tidak menggunakan *container*, hal tersebut karena *cargo* tersebut biasanya berukuran berlebih atau ukuran yang tidak umum sehingga harus dilakukan *packing* yang khusus terhadap muatan tersebut. adapun contoh jenis *break bulk cargo* diantaranya adalah semen, kendaraan, general generator pembangkit listrik, trafo besar, bahan lepas pantai seperti pipa atau konstruksi (*pile*) dengan ukuran panjang; -----

- 58.13.3 Bahwa spesifik kapal dibuat berdasarkan jenis muatan/*cargo* yang akan diangkutnya. *Cargo* yang berbeda akan mempengaruhi tipe kapal yang berbeda dan mempengaruhi *cargo* kapal tersebut (*vide* bukti B20); -----
- 58.13.4 Bahwa *break bulk cargo* yang didistribusikan melalui laut harus diangkut dengan kapal yang didesain khusus untuk *break bulk cargo* dan dermaga dengan muatan *break bulk* seharusnya bongkar muat dilakukan di dermaga khusus untuk kapal *break bulk* atau di dermaga *multipurpose*;-----
- 58.13.5 Bahwa muatan *break bulk* umumnya itu dapat disimpan di dalam deck/palka atau bisa juga di atas *deck* karena kapal untuk *break bulk cargo* memiliki kedalaman palkah lebih besar dan lebih panjang sehingga kapal ini dilengkapi *crane* dengan jangkauan *cranenya* lebih panjang dari *crane* biasa sehingga dapat menjangkau dari ujung kapal depan sampai belakang kapal (*vide* bukti B20);-----
- 58.13.6 Bahwa pelabuhan Tanjung Priok sampai dengan saat ini belum terdapat dermaga atau terminal *break bulk*, sehingga untuk kegiatan bongkar muat *break bulk cargo* di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan di dermaga atau terminal *multipurpose* (*vide* bukti B26); -----
- 58.13.7 Bahwa yang dimaksud dengan dermaga *multipurpose* adalah dermaga untuk segala jenis *cargo*, termasuk peti kemas (*container*) dan *break bulk cargo*, sedangkan untuk muatan peti kemas tidak dapat sandar di dermaga *multipurpose* dan harus sandar di dermaga khusus peti kemas;
- 58.13.8 Bahwa berdasarkan Peta Proyeksi Re-Layout Pelabuhan Tanjung Priok, dermaga 114 dan 115 dan dermaga 101, 101 utara, 102 adalah dermaga yang dikhususkan untuk Kapal bermuatan *Multipurpose* Domestik dan Internasional;-----
- 58.13.9 Bahwa muatan alat berat, kendaraan, *cargo*, dan semen merupakan muatan *break bulk cargo* dan bongkar muat dalam kurun waktu Januari 2013 – Oktober 2014 di dermaga 101, 101 utara, 102 sebesar 26,2% (dua puluh enam koma dua per seratus) dari seluruh muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut;-----
- 58.13.10 Bahwa dermaga 101, 101 utara, 102 dioperasikan atau diusahakan oleh kantor cabang Terlapor I Tanjung Priok dan dermaga 114 dan 115 dioperasikan atau diusahakan oleh Terlapor II; -----
- 58.13.11 Bahwa Terlapor I telah menyediakan dan menginvestasikan Gantry Luffing Crane (GLC) berjumlah 2 (dua) unit di dermaga 101, 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, dan 2 (dua) unit di dermaga 102, sedangkan

- di dermaga 114 dan 115 Gantry Luffing Crane (GLC) yang disediakan oleh Terlapor II total berjumlah 7 (tujuh) unit, dengan 5 (lima) unit diantaranya diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit lainnya diinvestasikan oleh Terlapor II;-----
- 58.13.12 Bahwa biaya investasi untuk 1 unit Gantry Luffing Crane (GLC) senilai Rp. 17.828.527.273,- (tujuh belas milyar delapan ratus dua puluh delapan juta lima ratus dua puluh tujuh ribu dua ratus tujuh puluh tiga rupiah); -----
- 58.13.13 Bahwa *crane* darat sebelum terdapat Gantry Luffing Crane (GLC), Gantry Luffing Crane (GLC), dan *crane* kapal merupakan produk yang memiliki fungsi yang sama karena *crane* kapal fungsinya dapat disubstitusikan dengan *crane* darat termasuk Gantry Luffing Crane (GLC);-----
- 58.13.14 Bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga digunakan untuk bertambat dan digunakan untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat, yang dalam kesimpulan ini selanjutnya disebut penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga;-----
- 58.13.15 Bahwa untuk semua dermaga atau terminal yang berada di Tanjung Priok, pengguna jasa pelabuhan meminta operator terminal atau dermaga untuk penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga permohonan dan perijinan sandar/tambat kapal dilakukan oleh pengguna jasa melalui Sistem Pelayanan Kapal; -----
- 58.13.16 Bahwa permohonan sandar/tambat tersebut juga diatur berdasarkan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor: UK. 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok dalam waktu paling lama 12 (dua belas) jam sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut nasional/agen menyampaikan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) untuk tambat, pemanduan dan penundaan secara *online* kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dengan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan dan Instansi Pemerintah terkait;-----
- 58.13.17 Bahwa meskipun sebagai Badan Usaha Pelabuhan untuk pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II hanya menerima permohonan dan merencanakan sandar kapal, tetapi tetap Terlapor I yang menetapkan atau mengizinkan sandar kapal tersebut walaupun pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II yang menerima tarif aau pembayaran dari pengguna jasa pelabuhan;-----

- 58.13.18 Bahwa ketentuan pada Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 dijelaskan bahwa yang dimaksud pasar bersangkutan adalah 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 atau jasa tersebut; -----
- 58.13.19 Bahwa berdasarkan pengertian tersebut pasar bersangkutan dibedakan menjadi pasar menurut produk dan pasar menurut geografis;-----
- 58.13.20 Bahwa atas dasar ketentuan tersebut maka pasar bersangkutan mencakup dimensi produk dan geografis dimana apabila direlevansikan dengan perkara ini maka pasar bersangkutan dalam perkara ini adalah:
- a. Bahwa pasar produk yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk kapal *break bulk cargo (Tying Product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (Tied Product)*;-----
 - b. Bahwa pasar produk yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 17 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo*;-----
 - c. Bahwa pasar geografis yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok – DKI Jakarta;-----
- 58.13.21 Bahwa dapat disimpulkan pasar bersangkutan yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk kapal *break bulk cargo (Tying Product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (Tied Product)* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok– DKI Jakarta;-
- 58.13.22 Bahwa dapat disimpulkan pasar bersangkutan yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 17 Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk*

cargo di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok– DKI Jakarta;-----

59. Menimbang bahwa Terlapor I menyerahkan Kesimpulan Hasil Persidangan yang pada pokoknya memuat hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti T1.17)-----

59.1 Bahwa Pemeriksaan terhadap Terlapor I Salah Obyek Perkara;-----

59.1.1 Bahwa Dermaga 101,101 utara dan 102 dioperasikan oleh Terlapor I diperuntukan untuk bongkar muat *multi purposes*, yang berdasarkan data terdiri dari bongkar muat peti kemas, kendaraan, curah kering, dan curah cair, dengan mayoritas bongkar muat peti kemas $\pm 90\%$ dari total bongkar muat yang dilakukan. Dalam bantahan tersebut itu pula disampaikan bukti berupa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM 42 Tahun 2011 Tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok dan Data Kapal-Kapal Bersandar di dermaga 101, 101 utara, 102 periode Januari 2013-Agustus 2014;-----

59.1.2 Bahwa tuduhan dugaan pelanggaran sebagai pelaku aktif dalam pelanggaran Pasal 15 ayat (2) (*Tying Agreement*) dan Pasal 17 (Praktek Monopoli) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 atas penggunaan GLC untuk bongkar muat kapal bermuatan *break bulk* di dermaga 101, 101 utara, 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I adalah salah karena sekalipun dermaga-dermaga tersebut adalah dermaga *multi purpose*, tetapi di dermaga tersebut sejak dioperasikan GLC tidak pernah melakukan bongkar muat kapal bermuatan *break bulk*;-----

59.1.3 Bahwa dalam proses pembuktian, Terlapor I telah menyampaikan alat bukti surat berupa Nota Dinas Nomor FP.002/1/1/DMGII.C.Tpk-14, tertanggal 31 Oktober 2014 mengenai laporan kapal sandar dan bongkar muat di dermaga 101, 101 utara, 102 periode 2013- 2014 (terhitung sejak penggunaan GLC), yang membuktikan bahwa $\pm 90\%$ (kurang lebih sembilan puluh per seratus) kegiatan bongkar muat pada dermaga yang dioperasikan Terlapor I tersebut adalah bongkar muat kontainer, bukan *break bulk* sebagaimana yang dituduhkan;-----

59.1.4 Bahwa $\pm 10\%$ (kurang lebih sepuluh per seratus) sisa muatan yang dibongkar muat di dermaga 101, 101 utara, 102, periode 2013-2014 terdiri dari $\pm 8\%$ (kurang lebih delapan per seratus) kendaraan, $\pm 1\%$ (kurang lebih satu per seratus) curah kering yang terdiri dari Semen Curah, dan Almunium Sulfate Granule (pasir tawas), dan $\pm 1\%$ (kurang lebih satu per seratus) curah cair berupa *High Speed Diesel* yang memiliki cara tersendiri dalam melakukan bongkar muat, seperti barang berupa

- kendaraan yang dipindahkan sendiri tanpa menggunakan alat bongkar muat, atau barang berupa curah kering dan curah cair yang bongkar muatnya melalui *connected pipe*; -----
- 59.1.5 Bahwa yang menjadi keraguan Investigator dan Majelis Komisi mengenai apakah muatan-muatan selain kontainer/peti kemas tersebut masuk dalam kategori *break bulk* atau tidak, mengingat dari 8 (delapan) saksi fakta yang diajukan oleh Investigator, yang diperdengarkan dalam tahap pembuktian, terdapat 1 (satu) saksi, yaitu Sultana yang menyatakan bahwa pernah terjadi bongkar muat *break bulk* dengan jenis barang berupa Alumunium Sulfate Granule di dermaga 101, 101 utara dan 102 pada periode penggunaan GLC (2013-2014). Tetapi yang terpenting adalah bahwa barang yang disebutkan oleh Saksi Sultana tersebut bukan kategori muatan *break bulk*, karena Alumunium Sulfate Granule sama seperti Semen Curah yang merupakan barang dengan kategori Curah Kering yang tidak memerlukan packaging dalam bentuk *break bulk* untuk dilakukan bongkar muat;-----
- 59.1.6 Bahwa keterangan Saksi Sultana ini adalah jika dilihat dari sudut pandang Hukum Pembuktian, kesaksian ini bersifat tunggal, dalam penegakan hukum publik maupun perdata berlaku prinsip “*unus testis nulus testis*” atau keterangan satu saksi bukanlah alat bukti, sehingga secara hukum kesaksian tersebut tidak memiliki nilai pembuktian; -----
- 59.1.7 Bahwa Investigator dan Majelis Komisi memiliki kesempatan untuk memperjelas kesalahan obyek perkara ini dengan melakukan pemeriksaan setempat yang merupakan kewenangan majelis komisi berdasarkan Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 untuk memperjelas perkara ini, tetapi Majelis Komisi melewatkan kewenangannya tersebut, sampai tahap pembuktian ditutup pada tanggal 30 Januari 2015 melalui *inzage*; -----
- 59.1.8 Bahwa sebagai Pelaku Usaha yang taat hukum, Terlapor I tetap mengikuti dan kooperatif dengan menjalani tahapan pembuktian dalam perkara ini, guna menghapus keragu-raguan Investigator dan Majelis Komisi;-----
- 59.1.9 Bahwa argumentasi yang disertai alat bukti yang dihadirkan dipersidangan justru menunjukkan bahwa tuduhan pelanggaran terhadap Terlapor I adalah nyata-nyata salah obyek perkara, dan jika Majelis Komisi memaksa berketetapan untuk menghukum Terlapor I maka putusan tersebut berakibat batal demi hukum, hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Ditha Wiradiputra;-----
- 59.2 Saksi non fakta dihadirkan, disumpah dan didengarkan keterangannya;-----

- 59.2.1 Bahwa dalam persidangan tanggal 7 Oktober 2014 telah diambil sumpah dan diperdengarkan keterangan Saksi Sodik Harjono (Ketua APBMI), dan tanggal 14 Oktober 2014 telah diperdengarkan keterangan Saksi Soehariyo, dan Kambai Mulia Kaloh (keduanya pengurus INSA), ketiga saksi tersebut, tidaklah memenuhi kualifikasi sebagai saksi fakta sebagaimana diatur dalam Pasal 42 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Jo. Pasal 51 ayat (2) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010, karena keterangannya hanya berdasarkan laporan dari anggota asosiasi, tidak mengalami, melihat dan mendengar langsung pelanggaran yang dituduhkan kepada Terlapor I ; -----
- 59.2.2 Bahwa berdasarkan Pasal 51 ayat (2) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 itu pula disebutkan, keterangan ketiga saksi non-fakta yang memberatkan Terlapor I tidaklah dapat dipertimbangkan atau tidak memiliki kekuatan pembuktian; -----
- 59.2.3 Bahwa jika Majelis Komisi berkeras untuk berketetapan tetap mempertimbangkan ketiga saksi tersebut, maka pemeriksaan dalam perkara ini adalah cacat yuridis; -----
- 59.3 Tentang 4 (empat) kali Persidangan dalam Tahap Pembuktian diperiksa oleh Majelis Tunggal: -----
- 59.3.1 Bahwa Terlapor I sekali lagi mengapresiasi upaya Majelis Komisi untuk melaksanakan pemeriksaan perkara *a quo* sesuai jangka waktu yang diatur Undang-Undang, ditengah menumpuknya perkara yang diperiksa oleh KPPU; -----
- 59.3.2 Bahwa fakta ketika dari keseluruhan persidangan di tahap pembuktian perkara ini, tidak pernah dihadiri dengan penuh oleh para anggota majelis yang berjumlah 3 (tiga) orang; -----
- 59.3.3 Bahwa dalam tahap pembuktian majelis selalu berjumlah 2 (dua) orang, bahkan dalam 4 (empat) kali pemeriksaan saksi dan ahli hanya dilakukan oleh 1 (satu) orang anggota majelis; -----
- 59.3.4 Bahwa dalam proses penegakan hukum publik maupun privat di Indonesia, maupun yang berlaku secara universal. Ketika sejak awal telah ditunjuk jumlah anggota untuk suatu majelis perkara, maka merupakan suatu kewajiban bagi setiap anggota majelis perkara tersebut menghadiri setiap tahapan persidangan, lebih khusus dalam tahap pembuktian, karena dalam tahap ini adalah inti dari pemeriksaan perkara dimana setiap anggota majelis harus mendengarkan, memeriksa, dan menilai sendiri

- suatu bukti secara langsung agar mendapatkan penilaian obyektif atas suatu perkara dan menjatuhkan putusan yang adil dan benar;-----
- 59.3.5 Bahwa pada tahap pembuktian, dalam hal ini pemeriksaan saksi dan ahli telah terjadi 4 (empat) kali hanya diperiksa oleh 1 orang anggota Majelis Komisi, yaitu:-----
- a. Sidang Tanggal 29 Oktober 2014, pemeriksaan Saksi Fakta Jon Hajat Hamzah; (*vide* bukti surat Terlapor I, T.18);-----
 - b. Sidang Tanggal 4 November 2014, pemeriksaan Saksi Fakta Muhammad Fuadi; (*vide* bukti surat Terlapor I, T.19);-----
 - c. Sidang Tanggal 5 November 2014, Pemeriksaan Saksi Fakta Capt. Irianto; (*vide* bukti surat Terlapor I, T.20);-----
 - d. Sidang Tanggal 6 Januari 2014, Pemeriksaan Ahli Arief Bustaman; (*vide* bukti surat Terlapor I, T.21).-----
- 59.3.6 Bahwa Majelis Komisi beberapa kesempatan persidangan berkeras kepada Terlapor I bahwa pemeriksaan dengan jumlah anggota majelis tidak lengkap adalah sesuai dengan Pasal 44 ayat (1) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010, pada hal jika dibaca dengan seksama dan terstruktur Pasal 44 ayat (1) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 tersebut mengatur mengenai sidang majelis pada tahap pemeriksaan pendahuluan, bukan pada tahap pemeriksaan lanjutan yang berisi tahapan pembuktian;-----
- 59.3.7 Bahwa jika Majelis Komisi berketetapan untuk memutuskan perkara ini, maka putusan tersebut cacat prosedur, dan secara materil menyalahi prinsip pembuktian pemeriksaan perkara, sehingga batal demi hukum;---
- 59.4 Tentang Pemeriksaan yang dilakukan tidak adil dan tendesius;-----
- 59.4.1 Bahwa Jimly Asshiddiqie, Guru Besar Hukum Tata Negara Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Ketua Mahkamah Konstitusi tahun 2003-2008, menyatakan bahwa lembaga independen dengan kewenangan memutus perkara, yang salah satunya adalah Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah sebuah lembaga Quasi Yudisial, yaitu lembaga yang memiliki kewenangan layaknya Hakim, sehingga prinsip-prinsip penegakan keadilan yang berlaku bagi hakim, berlaku juga bagi Majelis Komisi yang memeriksa perkara;-----
- 59.4.2 Bahwa tugas yang diatur Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 untuk memutuskan perkara menghendaki pemisahan peran anggota komisioner sebagai pimpinan lembaga dalam makna pengurusan adminsitratif, dengan fungsional komisioner ketika sebagai pemutus dugaan

pelanggaran Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang harus tunduk pada prinsip-prinsip jabatan yang memeriksa dan mengadili suatu perkara layaknya hakim, pemisahan fungsi ini lah yang menjadi alasan komisioner pada periode kepemimpinan KPPU sebelumnya menerbitkan Peraturan Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara, karena ingin mendudukan Komisioner yang menjadi ketua dan anggota majelis komisi pada posisi yang netral, akuntabel, imparisial, dan tidak memihak;-----

59.4.3 Bahwa pernyataan Jimly, Bagir dan lainnya ini sejalan dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sendiri, yang menegaskan bahwa majelis komisi adalah layaknya hakim, dengan menjadikan putusan hasil penegakan hukum yang dilakukan KPPU sebagai obyek pemeriksaan di Pengadilan Negeri;-----

Pasal 43 ayat (4) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan:
Putusan Komisi ... harus dibacakan dalam suatu sidang yang dinyatakan terbuka untuk umum dan segera diberitahukan kepada pelaku usaha;-----

Pasal 44 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan:-----
Pelaku usaha dapat mengajukan keberatan kepada Pengadilan Negeri selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut;-----

59.4.4 Bahwa dalam sidang Majelis Komisi tanggal 26 Agustus 2014, telah terlontar pernyataan dari salah satu anggota majelis, yang menyatakan: “Tapi kalau Pelindo sama MTI merasa bahwa dugaannya ya dilakukan oleh, dan memang benar adanya, nggak perlu lama, toh. Jadi 30 hari sudah selesai, kita tinggal eksekusi.”, pernyataan ini tercatat dan terekam dengan baik mengingat sidang komisi prinsipnya terbuka untuk umum sebagaimana diatur dalam pasal 43 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara (*vide* bukti Terlapor I,T.2);-----

59.4.5 Bahwa penghormatan terhadap prinsip-prinsip *due process of law*, *presumption of innocent*, dan *audi alteram partem* menyebabkan Undang-Undang mengatur bahwa proses yang Terlapor I jalani, dan yang Investigator dan Majelis Komisi lakukan dinamakan dengan Pemeriksaan, artinya pada proses ini lah pembuktian tersebut dilakukan apakah pelanggaran undang-undang terjadi atau tidak, bukan sebaliknya Majelis

- Komisi telah tendensius memastikan pelanggaran undang-undang dimana pemeriksaan hanya lah sebuah formalitas; -----
- 59.4.6 Bahwa setelah melalui proses pembuktian, semakin terang bahwa pernyataan seorang anggota Majelis Komisi tersebut bukan lah suatu peristiwa yang berdiri sendiri, karena diikuti dengan rangkaian tindakan diskriminatif, dan tendensius dengan memaksakan memperdengarkan Saksi-Saksi yang tidak memenuhi kualifikasi sebagai Saksi Fakta yang diatur dalam Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 dibawah sumpah, dan tahapan pembuktian yang tidak pernah dihadiri oleh seluruh anggota Majelis Komisi; -----
- 59.4.7 Bahwa sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, dalam proses penegakan hukum, khususnya yang bersifat menghukum (*condemnatoir*) baik *adminsitrative penal* seperti kewenangan KPPU ini, maupun *criminal penal* yang merupakan kewenangan Polisi, Jaksa, KPK, dan PPNS, prinsip-prinsip *due process of law*, *presumption of innocent*, dan *audi alteram partem* adalah sebuah kewajiban, yang kesalahan atau kelalaian menjalankan prinsip-prinsip tersebut berdampak pada gugurnya proses penegakan hukum tersebut, atau batal demi hukum (*null and void*);
- 59.4.8 Bahwa berdasarkan argumentasi di atas, cacat materil karena obyek perkara salah, dan cacat formil karena kesalahan prosedur dalam tahap pembuktian, dan anggota majelis komisi yang tidak dapat memisahkan dan membagi peran tugasnya, sebenarnya cukup menjadi alasan bagi Terlapor I untuk mendapatkan keadilan; -----
- 59.5 Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Penentuan Pasar Bersangkutan ke dalam *Tying Product* dan *Tied Product* tidak tepat; -----
- 59.5.1 Bahwa Investigator dalam LDP telah menetapkan pasar bersangkutan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 oleh Terlapor I terdiri dari Jasa Pelayanan Dermaga di Tanjung Priok Untuk Pelaksanaan Kegiatan Bongkar Muat Kapal Yang Bermuatan *Break Bulk (Tying Product)* dan Jasa Penyediaan *Crane* Untuk Setiap Kegiatan Bongkar Muat Kapal Yang Bermuatan *Break Bulk* yang sandar di Dermaga Pelabuhan Tanjung Priok (*Tied Product*); -----
- 59.5.2 Bahwa penentuan pasar bersangkutan tersebut adalah bertentangan dengan Peraturan Perundang-Undangan di bidang kepelabuhanan, mengingat kedudukan Terlapor I sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dibedakan dengan kegiatan usaha lepasan yang ada di pelabuhan; --
Pasal 90 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan :--

Kegiatan perusahaan di pelabuhan terdiri atas penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan.

Pasal 90 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan:---
Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang.-----

Pasal 90 ayat (3) Undang-Undang 17 Nomor Tahun 2008 menyatakan:---
Penyediaan dan/atau pelayanan jasa kapal, penumpang, dan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas :-----

- a. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;---*
- b. penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih; -----*
- c. penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan; -----*
- d. penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas; -----*
- e. penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;-----*
- f. penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan Ro-Ro; -----*
- g. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;-----*
- h. penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang;-----*
- i. penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau; -----*
- j. penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal. -----*

Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan :---
Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya; -----

Pasal 344 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 juncto Pasal 165 ayat (1) PP Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan: -----
Pada saat Undang-Undang ini berlaku, Pemerintah, pemerintah daerah, dan Badan Usaha Milik Negara yang menyelenggarakan pelabuhan tetap

menyelenggarakan kegiatan perusahaan di pelabuhan berdasarkan Undang-Undang ini.-----

Pasal 344 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 *juncto* Pasal 165 ayat (3) PP Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan:-----

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

Penjelasan Pasal 344 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang rumusannya identik dengan penjelasan Pasal 165 ayat (3) PP Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan:-----

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 ini;-----*
- b. Penyediaan kolam pelabuhan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundangundangan;-----*
- c. Pelayanan jasa pemanduan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundangundangan; dan-----*
- d. Penyediaan dan perusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundangundangan di bidang pertanahan.*-----

Pasal 93 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan :-----
Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya.-----

Pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan: -----

Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:-----

- a. menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;-----*
- b. memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;-----*

- c. menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan; -----
 - d. ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan; -----
 - e. memelihara kelestarian lingkungan; -----
 - f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; -----
 - g. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional. -----
- 59.5.3 Bahwa kedudukan Terlapor I sebagai BUP memposisikan Terlapor I sebagai pihak yang wajib menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran sebagai satu kesatuan (*line production*), hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Ditha Wiradiputra, dan Kalalo Nugroho; -----
- 59.5.4 Bahwa tidak dilaksanakannya kewajiban menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang merupakan *line production* tersebut memposisikan TERLAPOR I sebagai pelanggar Undang-undang Pelayaran hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Kalalo Nugroho; -----
- 59.5.5 Bahwa layanan jasa dermaga untuk bertambat, dan kegiatan bongkar muat merupakan satu kesatuan jasa yang tidak dapat dipisahkan, dan tidak dapat dikualifikasikan menjadi *Tying Product* dan *Tied Product* dalam perjanjian *Tying Agreement*, karena undang-undang. Hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Ditha Wiradiputra; -----
- 59.6 Tentang Kegiatan Bongkar Muat Adalah Tugas BUP Yang Merupakan Perintah UndangUndang ;-----
- 59.6.1 Bahwa kegiatan usaha bongkar muat menurut Pasal 92 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 adalah tugas BUP di wilayah konsesinya; -----
- 59.6.2 Bahwa Terlapor I adalah pemegang hak atas perusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) di Pelabuhan Tanjung Priok berdasarkan :-----
- a. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);-----
 - b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan;-----
 - c. Surat Menteri Perhubungan Nomor: HK.003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011 Perihal Pelaksanaan Ketentuan UndangUndang Nomor

- 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero).-----
- 59.6.3 Bahwa sebagai konsekuensi konsesi tersebut Perusahaan Bongkar Muat lain di Pelabuhan Tanjung Priok harus diseleksi oleh Terlapor I untuk menjamin kualitas dan standar pelayanan pelayanan pelabuhan; -----
- 59.6.4 Bahwa berdasarkan peraturan perundang-undangan dan konsesi yang dipegang, kegiatan bongkar muat adalah tugas dari Terlapor I;-----
- 59.6.5 Bahwa keberadaan PBM lain, ataupun *crane* kapal adalah sebagai pelengkap, yang walaupun ada, harus menunjang Terlapor I dalam memberikan layanan jasa pelabuhan dengan baik yang diperintahkan undang-undang, yang salah satunya adalah bongkar muat barang;-----
- 59.6.6 Bahwa keberadaan PBM atau Kapal yang memiliki alat bongkar muat (*crane*) adalah kebijaksanaan BUP sepanjang dapat mendukung peningkatan efisiensi, dan produktifitas, serta kecepatan kegiatan bongkar muat, hal tersebut terdapat dalam Surat Menteri Perhubungan Nomor HK.003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011, Angka 2, Huruf I, perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero) menyatakan ; -----
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; -----
- 59.6.7 Bahwa hal ini penting untuk menegaskan agar Terlapor I tidak dipersamakan kedudukannya dengan PBM atau Kapal yang memiliki alat bongkar muat, karena peraturan perundang-undangan lah yang memerintahkan Terlapor I sebagai BUP menyelenggarakan tugas perusahaan bongkar muat di wilayah pengusaannya (konsesi), dalam perkara *a quo* Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 59.7 Tentang Kewajiban Memakai Gantry Luffing Crane Bukan Merupakan Pemaksaan, melainkan *Meeting Point* antara Komitmen Terlapor I dalam menyediakan Layanan Terbaik dengan Kebutuhan Pengguna Layanan atas Alat Bongkar Muat; -----
- 59.7.1 Bahwa hukum persaingan usaha melarang perjanjian pengikatan barang (*Tying Agreement*) dikarenakan barang dan/atau jasa yang tidak

- berkualitas dan tidak menguasai pasar akan terpaksa dibeli oleh konsumen karena diikat dengan barang dan/atau jasa yang berkualitas dan menguasai pasar, yang berbeda karakternya (*vide* bukti Pedoman Pasal 15, hal 12);-----
- 59.7.2 Bahwa sebagaimana telah diargumentasikan sebelumnya kegiatan tambat kapal dan bongkar muat, serta kegiatan lainnya yang diatur Pasal 90 ayat (3) Jo. Pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, merupakan satu kesatuan layanan jasa pelabuhan (*line production*) karena kesamaan karakternya, sebagaimana ditegaskan pula oleh ahli Kalalo Nugroho dan Ditha Wiradiputra; -----
- 59.7.3 Bahwa perbedaan atau kesamaan karakter barang dan/atau jasa tidak dapat hanya disimpulkan secara sederhana perbedaannya dengan hanya mendasarkan pada keberadaan pelaku usaha lain yang melakukan usaha atau memproduksi barang atau jasa yang sama, sebagai ilustrasi dalam industri telekomunikasi layanan suara (*phoning*) dan layanan pesan tertulis (*messaging*) tidak dapat dipisahkan meskipun ada pelaku usaha lain yang menyediakan jasa atau layanan yang sama, tidak dapat memakai kartu halo, menolak menggunakan layanan sms kartu halo karena sms melalui kartu XL lebih murah atau tidak dapat kita menolak menggunakan ban, stir atau peralatan audio ketika kita membeli suatu mobil, hanya karena ban, stir dan peralatan audio juga dijual oleh pelaku usaha lain ; -----
- 59.7.4 Bahwa yang pengikatan barang dan/atau jasa yang tidak dapat dipisahkan atau merupakan satu kesatuan produk atau layanan tidak lah dilarang oleh Pasal 15 ayat (2) karena KPPU sendiri berpendapat, pengikatan yang berpotensi melanggar pasal ini adalah pengikatan produk dan/atau jasa yang sama sekali berbeda hal ini pula berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra;-----
- 59.7.5 Bahwa Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Pedoman Pasal 15 (Perjanjian Tertutup), halaman 13 menyatakan:-----
Pengaitan penjualan atau pembelian yang bersifat wajib antara produk dan/atau jasa yang sama sekali berbeda dalam satu paket potensial lah akan melanggar pasal ini.-----
- 59.7.6 Bahwa kemudian untuk menguatkan argumentasinya Investigator mendasarkan adanya unsur esensial dari *Tying Agreement*, yaitu “Paksaan” pada keberadaan Surat Pemberitahuan PT Pelindo II Nomor

FP.003/103/10/...-12 Tertanggal 2012 Tanggal 21 September 2012, tanpa memperhatikan alasan dan latar belakang TERLAPOR I mewajibkan penggunaan GLC tersebut, padahal KPPU telah mengatur bahwa dalam pembuktian pelanggaran perjanjian tertutup harus mempelajari latar belakang atau alasan pelaku usaha membuat perjanjian tertutup; sesuai dengan Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 5 Tahun 1999 tentang Pedoman Pasal 15, hal 19 menyatakan : -----

Tidak secara otomatis perjanjian tertutup itu menimbulkan dampak negatif, akan tetapi juga dapat memberikan dampak positif sehingga oleh karenanya pelaku usaha tidak dapat dihukum hanya karena membuat perjanjian tertutup, bilamana perjanjian tertutup tersebut memberikan dampak positif. Perbedaan antara dampak positif dari dampak negatif dapat ditetapkan dengan (i) mempelajari latar belakang atau alasan mengapa pelaku usaha membuat perjanjian tertutup, dan (ii) -----

59.7.7 Bahwa dalam proses pembuktian terungkap jika di dermaga 101, 101 utara dan 102, tidak pernah terjadi pemaksaan untuk penggunaan GLC ketika ingin tambat di dermaga yang dioperasikan oleh TERLAPOR I tersebut, justru yang terjadi adalah kewajiban tersebut merupakan kebutuhan pengguna jasa layanan, hal ini disampaikan oleh saksi Aloysius Sunaryo, bahwa sekalipun kapalnya memiliki *crane*, tetap ia lebih memilih menggunakan GLC karena lebih produktif dan efisien; -----

59.7.8 Bahwa keterangan Saksi Aloysius Sunaryo dan Saksi Sultana, dikuatkan oleh keterangan Saksi Dwi Wanto di bawah sumpah bahwa dalam kesehariannya bekerja sebagai supervisor alat bongkar muat di dermaga 101, 101 utara dan 102 tidak pernah menemukan adanya paksaan atau keberatan dari customer atas penggunaan GLC, karena meskipun dermaga tersebut diperuntukan untuk multipurpose, tetapi keseluruhan barang yang dibongkar dan dimuat memang membutuhkan GLC, sebagian kecil menggunakan prosedur khusus karena sifat dan jenis barangnya berupa kendaraan, curah kering dan curah cair yang mensyaratkan bongkar muat dengan cara khusus; -----

59.7.9 Bahwa penggunaan GLC tersebut tidak ada paksaan oleh Terlapor I, tetapi didasarkan pada pertimbangan bisnis karena menguntungkan; -----

59.7.10 Bahwa kewajiban penggunaan GLC tersebut didasari pada alasan-alasan dan latar belakang sebagai berikut: -----

- a. Kewajiban peraturan perundang-undangan untuk menyediakan fasilitas bongkar muat, termasuk tapi tidak hanya terbatas pada

- GLC, di setiap pelabuhan yang dikelola Terlapor I. Kewajiban penyediaan fasilitas jasa bongkar muat ini terkait dengan kewajiban Terlapor I untuk menciptakan efisiensi dan produktifitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat;-----
- b. Tidak semua kapal memiliki *ship gear* (*crane* kapal), hanya kapal-kapal yang secara usia tidak lagi muda yang masih memiliki *crane* kapal, karena pada saat kapal-kapal tua tersebut diproduksi banyak pelabuhan-pelabuhan yang belum menyediakan *crane* darat terkait dengan hal ini Pemerintah telah menginstruksikan agar kapal-kapal tua, termasuk yang memiliki *crane* kapal harus diperbarui dengan kapal-kapal baru. Artinya *trend* ke depan kapal-kapal pengangkut barang tidak akan lagi dilengkapi *ship gear* (*crane* kapal) hal ini berkesesuaian dengan pendapat Ahli Raja Oloan Saut Gurning, yang menyatakan bahwa dari 10.000 (sepuluh ribu) kapal Indonesia, 70% (tujuh puluh per seratus) memiliki *ship gear*, dari 70% tersebut sebanyak 70% memiliki usia di atas 25 tahun bahkan ada yang di atas 40 tahun, sehingga gear tersebut harusnya *passing out* dari segi konstruksi;-----
- c. Kapal-kapal yang memiliki *ship gear* (*crane* kapal) banyak yang rusak, sehingga selain karena perintah undang-undang, kebutuhan pengguna jasa layanan pelabuhan menuntut pengelola pelabuhan harus menyediakan *crane darat*. Untuk kapal yang tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dikelola Terlapor I hanya ada 7 (tujuh) kapal yang masih memiliki *crane* kapal, dimana 2 (dua) *crane* kapalnya rusak tidak dapat digunakan, dan 1 (satu) *crane* kapal rusak tetapi masih dipaksakan digunakan sehingga kinerjanya rendah; -----
- d. Trend di pelabuhan dunia, seperti contoh terdekat adalah Singapura, dimana Pengelola Pelabuhan wajib menyediakan *crane* darat, salah satunya GLC, sehingga *ship gear* (*crane* kapal) tidak perlu lagi digunakan; -----
- e. Trend kapal saat ini tidak lagi diarahkan pada ketersediaan *crane* kapal, karena kapal harus memaksimalkan ruang untuk mengangkut muatan. Sehingga Terlapor I harus menyediakan *crane* darat berupa GLC, agar sejalan dengan perkembangan *trend* industri pelabuhan saat ini. -----

- 59.7.11 Bahwa saat ini di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang melayani bongkar muat Peti Kemas, Kendaraan, Curah Kering dan Curah cair, kewajiban sejak tahun 2012 tersebut didukung penuh oleh pengguna layanan pelabuhan karena kecepatan waktu dan jumlah kuantitas bongkar muat lebih besar ketika menggunakan GLC dibandingkan menggunakan *crane* kapal oleh sisa 5 (lima) kapal yang masih memiliki *ship gear* (*Crane* Kapal) dari total \pm 100 (kurang lebih seratus) Kapal yang selalu tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102; -----
- 59.7.12 Bahwa hal lain yang penting terkait dengan kewajiban penggunaan GLC adalah karena selain memang kebutuhan pemilik kapal dan pemilik barang, juga untuk menghindari lamanya waktu tunggu dan bongkar muat yang sebelumnya mencapai waktu sehari-hari dan berminggu-minggu; --
- 59.7.13 Bahwa tuduhan Investigator yang menyimpulkan Terlapor I telah menyalahgunakan kekuatan monopoli dan mengeksploitasi pengguna jasa pelabuhan semata-mata untuk meningkatkan pangsa pasar dan meningkatkan keuntungan dengan adanya kewajiban penggunaan GLC tidak tepat, karena sejak awal tujuan penggunaan GLC adalah efisiensi dan produktifitas, yang mana hal tersebut pula merupakan kebutuhan pengguna layanan; -----
- 59.8 Tentang Surat Pemberitahuan Terlapor I untuk memakai Gantry Luffing Crane Bukan Kualifikasi Perjanjian Pengikatan (*Tying Agreement*) Karena tidak Mencantumkan Sanksi yang Bersifat Paksaan; -----
- 59.8.1 Bahwa yang sesungguhnya terjadi surat edaran berisi kewajiban tersebut justru untuk pertemuan (*meeting point*) antara komitmen Terlapor I memberikan layanan prima dengan kebutuhan pengguna layanan di dermaga 101, 101 utara dan 102 untuk mendapatkan kepastian layanan bongkar muat yang cepat;-----
- 59.8.2 Bahwa kesimpulan Investigator tersebut tidak tepat, karena Surat Pemberitahuan Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane oleh PT. Pelindo II dengan Surat Nomor FP.003/103/10/PTPK-12 Tertanggal 2012 Tanggal 21 September 2012, bukanlah merupakan suatu perjanjian, karena tidak memenuhi syarat sah perjanjian yang diatur Pasal 1320 KUHPerdara, sifat dari pemberitahuan adalah sepihak, sedangkan perjanjian merupakan perbuatan 2 (dua) arah dengan pihak 2 atau lebih, karena hasilnya adalah kesepakatan, hal ini berkesesuaian dengan pendapat ahli Ditha Wiradiputra yang menegaskan Surat Pemberitahuan bukanlah perjanjian yang dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) Undang-

Undang Nomor 5 Tahun 1999, pemberitahuan tersebut dapat menjadi perjanjian jika berakibat pada praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, yang sayangnya praktek tersebut berdasarkan pembuktian dalam persidangan tidak pernah terjadi ; -----

- 59.9 Tentang Gantry Luffing Crane memberikan kemanfaatan yang unggul bagi layanan jasa pelabuhan : -----
- 59.9.1 Bahwa Investigator mengakui keunggulan dan keuntungan penggunaan GLC dan GLC juga memiliki kekurangan;-----
- 59.9.2 Bahwa keterangan dari beberapa saksi alat GLC lebih cepat dari *crane* kapal;-----
- 59.9.3 Bahwa penggunaan alat GLC tersebut dilakukan oleh tenaga yang bersertifikasi, sedangkan crane kapal pasti dioperasikan oleh buruh yang tidak tersertifikasi; -----
- 59.9.4 Bahwa kesimpulan Investigator mengenai kualitas dan manfaat penggunaan GLC sangatlah prematur, dan tidak didasarkan pada pembuktian kebenaran materil dan faktual; -----
- 59.10 Tentang sekalipun Investigator tetap memaksakan *Tying Agreement*, tetap saja dampak positif dari kewajiban pemakaian GLC sangat besar; -----
- 59.10.1 Bahwa Peraturan KPPU Nomor 5 Tahun 2011 mengatur suatu perjanjian tertutup tidak otomatis salah jika perjanjian tertutup tersebut memberikan dampak positif, hal ini disetujui oleh Ketua Majelis Komisi pada perkara a quo, Syarkawi Rauf, bahwa pembuktian *tying agreement* harus melihat pada dampak positif, tidak semata-mata dengan pendekatan *Per se*; -----
- 59.10.2 Bahwa dampak positif yang timbul dari kewajiban penggunaan GLC selain peningkatan efisiensi dan produktifitas waktu dan jumlah sebagaimana disampaikan oleh saksi-saksi:-----
- a. Melaksanakan kewajiban undang-undang untuk menyediakan satu-kesatuan layanan jasa kepelabuhanan; -----
 - b. Mengurangi unsur ketidakpastian dalam proses distribusi;-----
 - c. Pengurangan biaya transaksi; -----
 - d. Meningkatkan kepastian dalam menjalankan usaha bagi pelaku usaha; -----
- 59.11 Tentang Pasal 17, Kewajiban Penggunaan Gantry Luffing Crane;-----
- 59.11.1 Bahwa Investigator dalam LDP menyimpulkan kewajiban penggunaan GLC telah menyebabkan pengguna jasa pelabuhan kehilangan alternatif, karena telah menghilangkan substitusi dekatnya yaitu *Crane Kapal*; -----

- 59.11.2 Bahwa berdasarkan argumentasi sebelumnya dari \pm 100 (kurang lebih seratus) kapal yang selalu tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102 faktanya 95% (sembilan puluh lima per seratus) tidak memiliki fasilitas *ship gear* (*crane* kapal), sehingga GLC merupakan kebutuhan bagi pengguna layanan jasa kepelabuhan didermaga tersebut, sedangkan jumlah kapal yang masih memiliki *crane* kapal sangat minoritas hanya 7 (tujuh) dimana 2 (dua) diantaranya rusak, itupun 5 (lima) kapal sisanya tersebut juga lebih memilih menggunakan GLC dengan alasan lebih ekonomis dan dibutuhkan, hal ini dikuatkan dengan keterangan saksi Sultana dan Aloysius Sunaryo, serta berkesesuaian logika dengan pendapat ahli Raja Oloan Saut Gurning yang menyatakan 10.000 (sepuluh ribu) kapal Indonesia, 70% (tujuh puluh per seratus) memiliki gear, dari 70% tersebut sebanyak 70% lagi memiliki usia di atas 25 tahun bahkan ada yang di atas 40 tahun, gear tersebut harusnya *passing out* dari segi konstruksi; -----
- 59.11.3 Bahwa kewajiban penggunaan GLC, bukanlah semata-mata untuk meningkatkan pangsa pasar dan meningkatkan keuntungan Terlapor I tetapi memiliki alasan yang dibenarkan karena berdasarkan perintah Perundang-undangan di bidang Pelabuhan, kebutuhan konsumen, tuntutan modernisasi pelabuhan dan karakteristik layanan jasa pelabuhan; -----
- 59.11.4 Bahwa fakta bongkar muat menggunakan *crane* kapal tidak lagi menjadi pilihan di dermaga 101, 101 utara dan 102 merupakan proses yang alami baik karena alasan ekonomis, teknis berupa kualitas *crane* kapal yang buruk maupun jenis barang yang dibongkar-muat, mengingat mayoritas yang dibongkar-muat adalah kontainer/peti kemas sehingga kewajiban penggunaan GLC justru menjadi penegasan jaminan pelayanan cepat dan pemenuhan kebutuhan pengguna layanan di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 59.12 Tentang penentuan kapal tambat bukanlah Otoritas penuh dari Terlapor I: -----
- 59.12.1 Bahwa pemilik kapal memiliki kebebasan untuk memilih dermaga mana tempat bertambat, selain dermaga yang diusahakan sendiri oleh Terlapor I, sehingga tidak ada praktek monopoli dalam hal ini sebagaimana diterangkan oleh saksi Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto; -----
- 59.12.2 Bahwa kapal tambat tidak lah sama dengan bus yang berhenti di terminal bus karena permintaan penyandaran kapal yang dilakukan di cabang Pelabuhan Tanjung Priok didasari atas permintaan pengguna jasa

pelabuhan dalam hal ini Perusahaan Pelayaran, sesuai dengan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) yang berisi permintaan lokasi atau tempat penyandaran kapal mereka dalam jangka waktu 1(satu) - 2 (dua) bulan sebelum kapal tambat. Dalam hal ini, tugas Terlapor I hanya mengadmitsitrasikan permintaan pengguna jasa tersebut; -----

59.12.3 Bahwa Terlapor I tidak memiliki otoritas penuh untuk menentukan kapal dapat bertambat atau tidak, karena Investigator sendiri yang mengakui bahwa penetapan pelayanan tambat, pemanduan dan penundaan kapal ditetapkan bersama antara Otoritas Pelabuhan dan BUP hal ini dikuatkan oleh keterangan saksi; -----

59.12.4 Bahwa diakui pula oleh Investigator dalam LDPnya, sebelum BUP menerbitkan Surat Perintah Kerja (SPK) pelaksanaan pemanduan, penambatan, dan penundaan kapal, BUP pun harus terlebih dahulu menunggu Surat Pengawasan Olah Gerak yang diterbitkan oleh Syahbandar. SPK yang diterbitkan oleh BUP pun tetap harus ditembuskan ke Otoritas Pelabuhan, karena pengawasan ketat pelabuhan berada di tangan Otoritas Pelabuhan; -----

59.12.5 Bahwa Bahwa kesimpulan Investigator yang menyatakan Pemberitahuan Kewajiban Menggunakan GLC menjadi efektif karena Terlapor I memiliki kewenangan menentukan kapal akan bertambat ke dermaga mana adalah tidak tepat, karena kontradiksi dengan pengakuan Investigator dalam LDP dan dalam pembuktian terungkap bahwa pengguna jasa dapat memilih akan bertambat di terminal dan dermaga mana yang sesuai dengan muatannya, dan yang lebih penting sejak awal penetapan layanan tambat dan penentuan dermana tambat adalah berdasarkan permintaan pengguna jasa, yang penentuannya di bawah otorisasi dan koordinasi Otoritas Pelabuhan, serta khusus di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I, faktanya tidak pernah ada penolakan dan dalam surat pemberitahuan yang dikeluarkan Terlapor I tidak terdapat ketentuan atau pernyataan mengenai sanksi; -----

59.13 Tentang Terlapor I tidak pernah menerapkan Sanksi;-----

59.13.1 Bahwa Terlapor I memang menghendaki penggunaan GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102, dengan alasan kebutuhan pengguna layanan sebagaimana diterangkan oleh saksi-saksi Sultana, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto di bawah sumpah, efisiensi waktu dan peningkatan produktifitas sebagaimana diterangkan oleh saksi-saksi Suharyo Irianto, Sugianto, Jon Hajat Hamzah, Muhammad Fuadi, Capt. Irianto, Johan

Firdaus, Sultana, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto di bawah sumpah, trend pelabuhan modern sebagaimana diterangkan oleh saksi Capt. Irianto yang berkesesuaian dengan pendapat Ahli Raja Oloan Saut Gurning, dan menjalankan perintah undang-undang sebagaimana sesuai dengan pendapat ahli Kalalo Nugroho dan Ditha Wiradiputra di bawah sumpah; -

59.13.2 Bahwa Terlapor I menyampaikan terkait tuduhan penerapan sanksi di dermaga 101, 101 utara dan 102, perlu kiranya Investigator dan Majelis Komisi yang memeriksa perkara *a quo* untuk membaca ulang dengan cermat Surat Pemberitahuan Terlapor I *a quo* secara seksama, karena dalam surat tersebut tidak tercantum 1 (satu) katapun mengenai sanksi, ditambahkan pula saksi-saksi yang dihadirkan menyatakan tidak pernah dikenakan sanksi ketika hendak melakukan bongkar muat, karena pengenaan sanksi memang tidak pernah terjadi di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan Terlapor I sesuai dengan keterangan saksi Aloysius Sunaryo dan saksi Dwi Wanto;-----

59.14 Tentang Tarif Penggunaan Gantry Luffing Crane Tidak Mengakibatkan Peningkatan Harga Pokok Produksi importir dan menaikkan harga barang di level *end user*/konsumen;-----

59.14.1 Bahwa Terlapor I menegaskan di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I tidak pernah melakukan bongkar muat *break bulk* pada periode keberlakuan GLC, melainkan bongkar muat muatan berupa kontainer/eti kemas, kendaraan, curah kering, dan curah cair, sehingga lagi-lagi kesimpulan Investigator tersebut terlalu dipaksakan karena salah objek ;-----

59.14.2 Bahwa kesimpulan yang menyatakan adanya tambahan biaya karena adanya pengenaan *fee* penggunaan GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I adalah tidak tepat karena sebagaimana keterangan Saksi Aloysius Sunaryo, yang menerangkan bahwa crane kaal yang ada di kapalnya juga mempunyai biaya yang berupa biaya *sparepart* dan perawatan, yang setelah dikalkulasi tetap lebih menguntungkan menggunakan GLC ketika di dermaga 101, 101 utara dan 102, kondisi yang lain diterangkan Saksi Sutana yang pada saat tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah kapal tongkang yang tidak dilengkapi dengan crane kapal sehingga sudah jelas tidak ada biaya tambahan karena bongkar muat memang harus menggunakan GLC;-----

59.14.3 Bahwa kesimpulan adanya tarif penggunaan GLC telah menyebabkan harga pokok produksi importir meningkat dan berefek pada kenaikan

harga di tingkat *end user* adalah tidak tepat karena dalam penggunaan GLC untuk bongkar muat adalah murni keputusan bisnis pengguna jasa dan keputusan tersebut menguntungkan secara ekonomi; -----

59.14.4 Bahwa berdasarkan fakta dan bukti ersidangan justru menunjukkan bahwa penggunaan GLC membantu menyelesaikan masalah lamanya waktu tunggu kapal sesuai keterangan Saksi Aloysius Sunaryo, Dwi Wanto, Suharyo Irianto, Jon Hajat, M. Fuadi, Capt. Irianto, Johan Firdaus; -----

60. Menimbang bahwa Terlapor II menyerahkan Kesimpulan yang pada pokoknya : -----

60.1 Bahwa setelah berdasarkan pemeriksaan saksi-saksi di persidangan baik saksi yang diajukan oleh Investigator, maupun saksi-saksi yang diajukan oleh Terlapor I dan Terlapor II serta kesaksian dari Saksi Ahli yang diajukan investigator maupun Terlapor I dan Terlapor II, maka kami berkesimpulan bahwa tuduhan/dugaan Terlapor II melakukan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane untuk kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok ternyata tidak terbukti ;

60.2 Bahwa penggunaan Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok adalah dalam rangka meningkatkan kinerja produktivitas bongkar muat dan performance pelabuhan; -----

60.3 Bahwa berdasarkan keterangan saksi di dalam pemeriksaan persidangan pada dasarnya para saksi tidak merasa adanya pemaksaan melainkan merupakan pilihan yang sudah disepakati kedua belah pihak dalam rangka meningkatkan efisiensi pembiayaan maupun kecepatan bongkar muat; -----

60.4 Selain dari pada itu sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 sebagaimana tertuang dalam Pasal 90 ayat 1 Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban; -----

60.4.1 *Menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;* -----

60.4.2 *Memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai standar pelayanan yang ditetapkan oleh pemerintah;*-----

60.4.3 *Menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang diopeasikan;*-----

60.4.4 *Ikut menjaga keselamatan, keamanan dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perintah;*-----

60.4.5 *Memelihara kelestarian lingkungan;* -----

60.4.6 *Memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian dan;* -----

60.4.7 *Mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan baik secara nasional maupun internasional;* -----

Sehubungan dengan hal tersebut butir 4 maka pihak Terlapor harus memenuhi kewajiban dalam hal ini menyediakan peralatan bongkar muat khususnya Gantry Luffing Crane dalam rangka meningkatkan pelayanan dan kecepatan kegiatan bongkar muat pelabuhan sehingga diharapkan biaya pelabuhan dapat lebih efisien dan menguntungkan para pihak yang menggunakan jasa pelabuhan;-----

- 60.5 Bahwa permintaan penyandaran kapal yang dilakukan di dermaga 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok didasari atas permintaan pengguna jasa dalam hal ini perusahaan pelayaran, sesuai dengan PPKB (Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang) untuk diminta lokasi atau tempat penyandaran kapal mereka dan mendapat persetujuan dari Otoritas Pelabuhan sebagai reulator di dalam pelabuhan. Maka dari itu tidak ada unsur pemaksaan agar pengguna jasa harus menggunakan dermaga 114 dan 115;-----
- 60.6 Bahwa Terlapor II tidak melanggar ketentuan Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;-----
61. Menimbang bahwa setelah berakhirnya jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 02/KPPU/Pen/II/2015 tanggal 4 Februari 2015 tentang Musyawarah Majelis Komisi Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A111);
62. Menimbang bahwa untuk melaksanakan Musyawarah Majelis Komisi, Komisi menerbitkan Keputusan Komisi Nomor 06/KPPU/Ke.3/II/2015 tanggal 4 Februari 2015 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi pada Musyawarah Majelis Komisi Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 (*vide* bukti A112);-----
63. Menimbang bahwa Majelis Komisi telah menyampaikan Petikan Penetapan Musyawarah Majelis kepada para Terlapor (*vide* bukti A115);-----
64. Menimbang bahwa setelah melaksanakan Musyawarah Majelis Komisi, Majelis Komisi menilai telah memiliki bukti dan penilaian yang cukup untuk mengambil putusan; -----

TENTANG HUKUM

Setelah mempertimbangkan Laporan Dugaan Pelanggaran (LDP), Tanggapan para Terlapor terhadap LDP, keterangan para Saksi, keterangan para Ahli, keterangan para Terlapor, surat-surat dan/atau dokumen, kesimpulan hasil persidangan yang disampaikan baik oleh Investigator maupun para Terlapor, Majelis Komisi menilai, menganalisa, menyimpulkan dan memutuskan perkara berdasarkan alat bukti yang cukup tentang telah terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang diduga dilakukan oleh para Terlapor dalam Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014. Dalam melakukan penilaian dan analisis, Majelis Komisi menguraikan dalam beberapa bagian, yaitu: -----

1. Tentang Para Terlapor;-----
2. Tentang Dugaan Pelanggaran;-----
3. Tentang Aspek Hukum Formil;-----
4. Tentang Penyelenggara Kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
5. Tentang Pasar Bersangkutan terkait *Tying Agreement*;-----
6. Tentang *Tying Agreement*;-----
7. Tentang Dampak *Tying Agreement*;-----
8. Tentang Pasar Bersangkutan terkait Praktek Monopoli;-----
9. Tentang Praktek Monopoli;-----
10. Tentang Dampak Praktek Monopoli;-----
11. Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
12. Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
13. Tentang Rekomendasi Majelis Komisi;-----
14. Tentang Pertimbangan Majelis Komisi Sebelum Memutus;-----
15. Tentang Perhitungan Denda;-----
16. Tentang Diktum Putusan dan Penutup;-----

Berikut uraian masing-masing bagian sebagaimana tersebut di atas; -----

1. Tentang Para Terlapor; -----

Menimbang bahwa Majelis Komisi menilai para Terlapor adalah sebagai berikut: -----

- 1.1 **Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)**, yang beralamat kantor di Jalan Pasoso Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta, Indonesia, merupakan badan usaha yang semula berbentuk badan hukum Perum Pelabuhan kemudian berubah menjadi badan hukum Perseroan Terbatas berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991, yang sahamnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia dan berada di bawah pembinaan Kementerian BUMN. PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) berdiri berdasarkan Akta Notaris Nomor 3 tanggal 1 Desember 1992 yang dibuat oleh

Imas Fatimah, SH., Notaris di Jakarta dan terakhir diubah dengan Akta Perubahan Nomor 2 tanggal 15 Agustus 2008 yang dibuat oleh Agus Sudiono Kuntjoro, SH., Notaris di Bekasi serta telah mendapat pengesahan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-80894.AH.01.02.Tahun 2008 tanggal 3 November 2008. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan, PT Pelindo II (Persero) diberikan izin usaha sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) bidang usaha pengelolaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Selanjutnya pada tanggal 22 Februari 2012, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) meluncurkan identitas baru dan bertransformasi menjadi IPC (Indonesia Port Corporation); -----

1.2 **Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia**, yang beralamat kantor di Jalan Pulau Payung Nomor 1, Tanjung Priok, Jakarta Utara, DKI Jakarta, Indonesia, merupakan badan usaha yang berbentuk badan hukum, didirikan berdasarkan Akta Pendirian Perusahaan Nomor 15 tertanggal 15 Februari 2002 yang dibuat oleh Herdimansyah Chaidirsyah, SH., Notaris di Jakarta. PT Multi Terminal Indonesia menjadi BUP sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012 tentang Pemberian Izin Usaha kepada PT Multi Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan. PT Multi Terminal Indonesia melaksanakan kegiatan pengelolaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya termasuk pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas. PT Multi Terminal Indonesia merupakan anak perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dengan komposisi kepemilikan saham sebesar 99 % (sembilan puluh sembilan per seratus) oleh PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan 1 % (satu per seratus) oleh Koperasi Pegawai Maritim (KOPEMAR) (*vide* bukti T2.35, T2.41); -----

2. Tentang Dugaan Pelanggaran;-----

2.1 Menimbang bahwa dugaan pelanggaran dalam perkara ini adalah pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I dan Terlapor II;-----

2.2 Menimbang bahwa Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur:-----

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok”;-----

2.3 Menimbang bahwa terkait dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Terlapor I dan Terlapor II yang merupakan satu kelompok usaha, secara bersama-sama melakukan kegiatan usaha penyediaan dan/atau

pelayanan jasa dermaga untuk kapal *break bulk cargo (tying product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (tied product)* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok, DKI Jakarta; -----

2.4 Menimbang bahwa Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur: -----

“(1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang 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 ke dalam 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*”.-----

2.5 Menimbang bahwa dugaan pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait dengan Terlapor I dan Terlapor II yang merupakan satu kelompok usaha secara bersama-sama melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu dalam hal ini penyediaan dan/atau pelayanan jasa alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok, DKI Jakarta;-----

3. Tentang Aspek Hukum Formil; -----

3.1 Bahwa dalam Kesimpulannya, Terlapor I pada pokoknya menyatakan keberatan terhadap hal-hal sebagai berikut: -----

3.1.1. Pemeriksaan terhadap Terlapor I salah obyek perkara karena dermaga 101, 101 utara, dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I diperuntukkan untuk bongkar muat *multipurpose* yang terdiri dari bongkar muat peti kemas, kendaraan, curah kering, dan curah air. Mayoritas bongkar muat peti kemas $\pm 90\%$ (lebih kurang sembilan puluh per seratus) dari total bongkar muat yang dilakukan, dan bukan untuk kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* sebagaimana dituduhkan dalam LDP angka 38, halaman 7, dan angka 39 halaman 8 (*vide* Permenhub No. PM 42 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, dan Data Kapal-

kapal Bersandar di 101, 101 utara, dan 102 periode Januari 2013- Agustus 2014); -----

3.1.2. Saksi yang dihadirkan di sidang, disumpah dan didengarkan keterangannya adalah Saksi non fakta, dimana Saksi dalam persidangan pada tanggal 7 Oktober 2014 dan 14 Oktober 2014 tidak memenuhi kualifikasi sebagai saksi fakta sebagaimana diatur dalam Pasal 42 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 *juncto* Pasal 51 ayat (2) Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010. Saksi non fakta yang dimaksud adalah (1) Sdr. Sodik Harjono selaku Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) yang didengar keterangannya pada sidang tanggal 7 Oktober 2014, (2) Sdr. Soehariyo dan (3) Sdr. Otto Kambay Mulia Caloh selaku pengurus Indonesia National Shipowner Association (INSA) yang didengar keterangannya pada sidang tanggal 14 Oktober 2014. Saksi-saksi tersebut tidak memenuhi kualifikasi sebagai saksi fakta karena keterangannya hanya berdasarkan laporan dari anggota asosiasi, tidak mengalami, melihat dan mendengar langsung pelanggaran yang dituduhkan kepada Terlapor I (*vide* bukti T.I-T.2, dan T.3);-----

3.1.3. Persidangan tidak pernah dihadiri dengan lengkap oleh para anggota majelis yang berjumlah 3 (tiga) orang anggota majelis. Pada tahap pembuktian, majelis selalu berjumlah 2 (dua) orang, bahkan dalam 4 (empat) kali persidangan Saksi dan Ahli hanya dilakukan oleh 1 (satu) orang anggota majelis yaitu pada pemeriksaan Saksi John Hajat Hamzah pada tanggal 29 Oktober 2014, pemeriksaan Saksi M. Fuadi pada tanggal 4 November 2014, pemeriksaan Saksi Capt. Irianto pada tanggal 5 November 2014, dan pemeriksaan Ahli Arief Bustaman pada tanggal 6 Januari 2014 (*vide* T.I-T.18, T.20, dan T.21). Menurut Terlapor I, Sidang Majelis Komisi pada tahap pembuktian merupakan inti dari pemeriksaan perkara dimana setiap anggota majelis harus mendengarkan, memeriksa, dan menilai sendiri suatu bukti secara langsung agar mendapatkan penilaian obyektif atas suatu perkara dan menjatuhkan putusan yang adil dan benar; (*vide* bukti TI-T.18, T.19, T.20, dan T.21); -----

3.2 Bahwa terhadap keberatan-keberatan terkait aspek hukum formil yang diajukan oleh Terlapor I, Majelis Komisi terlebih dahulu akan menjelaskan tentang karakteristik hukum acara penanganan perkara di KPPU sebagaimana diuraikan sebagai berikut: ---

3.2.1. Bahwa pemeriksaan perkara di KPPU merupakan pemeriksaan perkara persaingan usaha yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persiangan Usaha Tidak Sehat *juncto*

- Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara; -----
- 3.2.2. Bahwa Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 merupakan produk hukum yang diatur sebagai kewenangan atribusi Komisi dalam mengatur pedoman tata cara penanganan perkara sebagaimana dimaksud Pasal 35 huruf f Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
- 3.2.3. Bahwa kewenangan atribusi Komisi ini mencakup kewenangan memberlakukan hukum acara termasuk tata cara pemeriksaan perkara dan pengambilan Putusan untuk melaksanakan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara ini telah menjadi dasar hukum penanganan perkara beberapa Putusan KPPU yang sudah berkekuatan hukum tetap dalam yurisprudensi Mahkamah Agung. Berdasarkan yurisprudensi Mahkamah Agung Nomor 336 K/Pdt.Sus/2010 dalam hal uji materi Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tanggal 28 April 2010, Mahkamah Agung menegaskan bahwa Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 adalah peraturan yang sah dalam rangka pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 3.2.4. Dengan adanya Putusan Mahkamah Agung tersebut, semakin memperkuat karakteristik hukum acara persaingan usaha di KPPU (Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010) yang ditujukan untuk melaksanakan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang tidak dapat dipadankan dengan (1) Hukum Acara Pidana (Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHP) yang melaksanakan KUHP atau hukum sektoral terkait pidana, atau (2) Hukum Acara Perdata (HIR atau RBG) yang melaksanakan Burgerlijk Wetboek (BW), maupun (3) Hukum Acara Peradilan Tata Usaha Negara (Undang-Undang Nomor 51 Tahun 2009 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 tentang Peradilan Tata Usaha Negara); -----
- 3.2.5. Bahwa oleh karena itu, dapat dipahami pengujian hukum acara pemeriksaan perkara di KPPU dengan segala karakteristiknya tidak dapat menggunakan standar pelaksanaan hukum acara rezim hukum lain;-----
- 3.3 Bahwa berdasarkan karakteristik hukum acara penanganan perkara di KPPU sebagaimana diuraikan di atas, Majelis Komisi menilai keberatan-keberatan terkait aspek hukum formil yang diajukan oleh Terlapor I sebagai berikut: -----
- 3.3.1. Perihal pemeriksaan terhadap Terlapor I salah obyek perkara, Majelis Komisi menilai tidak terjadi kesalahan dalam obyek perkara. Hal ini dikarenakan muatan *break bulk* merupakan salah satu jenis muatan yang dilayani di dermaga *multipurpose* yang dioperasikan oleh Terlapor I di dermaga 101, 101

utara, dan 102. Uraian lebih lanjut terkait hal ini akan dibahas dalam uraian tentang Pasar Bersangkutan;-----

3.3.2. Perihal Saksi yang dihadirkan, disumpah dan didengarkan keterangannya di sidang adalah Saksi non-fakta, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

3.3.2.1. Berdasarkan Pasal 1 Angka 14 Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, definisi Saksi adalah “*setiap orang atau pihak yang mengetahui terjadinya pelanggaran dan memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan*”;-----

3.3.2.2. Majelis Komisi menilai pengertian Saksi dalam pemeriksaan di KPPU tidak selalu diartikan sebagai Saksi dalam konteks *natuurlijk person* namun dapat juga berwujud pihak yang mengetahui terjadinya pelanggaran dan memberikan keterangan guna kepentingan Pemeriksaan;-----

3.3.2.3. Selanjutnya berdasarkan Pasal 42 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 *juncto* Pasal 51 ayat (2) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, diatur bahwa keterangan Saksi dianggap sebagai alat bukti apabila keterangan yang diberikan pada Sidang Majelis Komisi berkenaan dengan hal yang dialami, dilihat dan didengar oleh Saksi;-----

3.3.2.4. Pengertian Saksi berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 tidak terbatas pada Saksi fakta, tapi bersifat luas meliputi semua pihak yang dapat memberikan keterangan berkenaan dengan hal yang dialami, dilihat dan didengar oleh Saksi guna kepentingan pemeriksaan;-----

3.3.2.5. Majelis Komisi menilai perlu melakukan pemeriksaan terhadap Saksi dari asosiasi-asosiasi yang relevan guna kepentingan pemeriksaan perkara *a quo*;-----

3.3.2.6. Sebelum melakukan pemeriksaan Saksi, Majelis Komisi telah memeriksa kelengkapan administrasi, telah mencocokkan identitas Saksi yang bersangkutan, mengambil sumpah dan memeriksa kapasitas Saksi dalam mewakili asosiasi yang dipanggil untuk didengar keterangannya;-----

3.3.2.7. Majelis Komisi menilai APBMI merupakan pihak yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan terkait Surat Pemberitahuan Terlapor I mengenai kewajiban penggunaan GLC. Saksi yang hadir dalam persidangan *a quo* adalah telah sesuai dengan Surat Panggilan kepada Ketua APBMI Nomor 794/KPPU/MK-

PL/IX/2014 tanggal 29 September 2014. Pemeriksaan terhadap asosiasi APBMI dihadiri oleh Sdr. Sodik Harjono selaku Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) pada sidang tanggal 7 Oktober 2014 (*vide* bukti A32); -----

- 3.3.2.8. Majelis Komisi menilai INSA merupakan pihak yang dapat memberikan keterangan guna kepentingan pemeriksaan terkait Surat Pemberitahuan Terlapor I mengenai kewajiban penggunaan GLC. Saksi yang hadir dalam persidangan *a quo* adalah telah sesuai dengan Surat Panggilan kepada Ketua INSA Nomor 851/KPPU/MK-PL/X/2014 tanggal 7 Oktober 2014. Pemeriksaan terhadap asosiasi INSA dihadiri oleh Sdr. Soehariyo dan Sdr. Otto Kambay Mulia Caloh selaku pengurus INSA (*vide* bukti A34);-----
- 3.3.2.9. Bahwa oleh karena kapasitas dan keterangan Saksi telah memenuhi kualifikasi Saksi sebagaimana dimaksud Pasal 42 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Pasal 1 angka 14 dan Pasal 51 ayat (2) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, maka Majelis Komisi menilai keterangan saksi-saksi tersebut sebagai alat bukti; -----
- 3.3.3. Perihal persidangan yang tidak pernah dihadiri dengan lengkap oleh para anggota majelis yang berjumlah 3 (tiga) orang anggota majelis, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut: -----
- 3.3.3.1. Berdasarkan ketentuan Pasal 42 ayat (2) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, Majelis Komisi terdiri atas paling sedikit 3 (tiga) anggota komisi yang salah satunya menjadi Ketua Majelis Komisi;-
- 3.3.3.2. Berdasarkan ketentuan Pasal 43 ayat (3) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, Sidang Majelis Komisi dilakukan dalam 2 (dua) tahap, terdiri atas Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan;---
- 3.3.3.3. Berdasarkan Pasal 44 ayat (1) Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010, Sidang Majelis Komisi dilakukan di ruang pemeriksaan di Kantor Pusat Komisi atau di Kantor Perwakilan Daerah Komisi atau tempat lain yang ditentukan oleh Majelis Komisi yang dihadiri oleh paling sedikit 1 (satu) Anggota Majelis Komisi;-----
- 3.3.3.4. Bahwa dengan demikian Majelis Komisi menilai Peraturan KPPU Nomor 1 Tahun 2010 sebagai pedoman tata cara penanganan perkara di KPPU membenarkan adanya Sidang Majelis Komisi yang dihadiri oleh paling sedikit 1 (satu) Anggota Majelis Komisi; -
- 3.3.4. Perihal pemeriksaan yang dilakukan tidak adil dan tendensius, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

- 3.3.4.1. Berdasarkan Pasal 35 dan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi memiliki tugas dan kewenangan dalam rangka mengawasi pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;----
- 3.3.4.2. Kewenangan atributif yang diberikan oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tersebut meliputi kewenangan Majelis Komisi sebagai pemeriksa dan pemutus perkara dugaan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 3.3.4.3. Berdasarkan ketentuan Pasal 11 Keputusan Presiden RI Nomor 75 Tahun 1999 tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha diatur bahwa Anggota Komisi wajib melaksanakan tugas dengan berdasar pada asas keadilan dan perlakuan yang sama. Dalam menjalankan tugasnya tersebut, anggota Komisi wajib mematuhi Tata Tertib Komisi;-----
- 3.3.4.4. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 21 Peraturan Komisi Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara, disebutkan bahwa *“Sidang Majelis Komisi adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh Majelis Komisi dalam sidang yang terbuka untuk umum terdiri atas Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan untuk menilai ada atau tidaknya bukti pelanggaran guna menyimpulkan dan memutuskan telah terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran serta penjatuhan sanksi berupa tindakan administratif sebagaimana diatur undang-undang”*.; -----
- 3.3.4.5. Majelis Komisi menilai bahwa kewenangan atributif untuk memeriksa dan memutus perkara telah dilaksanakan dalam suatu rangkaian kegiatan Sidang Majelis Komisi yang berdasar pada asas keadilan dan perlakuan yang sama dengan memperhatikan prinsip-prinsip penegakan hukum yang sesuai dengan *due process of law*; --

4. Tentang Penyelenggara Kegiatan di Pelabuhan Tanjung Priok;-----

Bahwa dalam perkara ini Majelis Komisi mempertimbangkan untuk membahas hubungan antara Otoritas Pelabuhan II di Tanjung Priok dengan Terlapor I dan Terlapor II yang merupakan Badan Usaha Pelabuhan di Tanjung Priok;-----

4.1. Otoritas Pelabuhan II di Tanjung Priok; -----

- 4.1.1. Bahwa sebelum diterbitkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, Otoritas Pelabuhan masih dikenal sebagai Administrator Pelabuhan (Adpel), dimana administrator pelabuhan sebagai regulator. Sedangkan operator pelabuhan (Pelindo) selain berperan sebagai operator pelabuhan, juga melaksanakan sebagian fungsi regulator. Pada Undang-Undang Nomor 21

- Tahun 1992, fungsi syahbandar itu melekat pada administrator pelabuhan, namun kemudian pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, antara regulator dan operator dipisahkan secara tegas (*vide* bukti B19)-----
- 4.1.2. Bahwa penyelenggara pelabuhan terdiri atas Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan; -----
- 4.1.3. Bahwa Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan berperan sebagai Wakil Pemerintah untuk memberikan konsesi atau bentuk ijin lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan perusahaan di pelabuhan yang dituangkan dalam perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 82 ayat (4) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 4.1.4. Bahwa Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggara Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang bertugas untuk mengatur, membina, mengendalikan dan mengawasi seluruh kegiatan pelabuhan sebagaimana diatur dalam Pasal 80 ayat (3) Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 4.1.5. Bahwa Otoritas Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang sudah diusahakan secara komersil, sedangkan Unit Kerja Penyelenggara Pelabuhan merupakan penyelenggara pelabuhan yang belum diusahakan secara komersil sebagaimana diatur dalam Pasal 81 ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; -----
- 4.1.6. Bahwa Otoritas Pelabuhan yang dibentuk dapat menjadi penyelenggara pelabuhan untuk satu atau beberapa pelabuhan, hal ini diatur dalam Pasal 82 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;-----
- 4.1.7. Bahwa dalam pelaksanaannya Otoritas Pelabuhan memiliki kewenangan untuk mengatur beberapa pelabuhan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan;-----
- 4.1.8. Bahwa Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan ini mengatur wilayah kerja Kantor Otoritas Pelabuhan yang mengelola dan menyelenggarakan pelabuhan yang berada di wilayah Republik Indonesia sebagai berikut:-----
- a. Kantor Otoritas Pelabuhan I di Belawan Provinsi Sumatera Utara, membawahi wilayah kerja sebanyak 27 (dua puluh tujuh) lokasi;-----
 - b. Kantor Otoritas Pelabuhan II di Tanjung Priok Provinsi DKI Jakarta, membawahi wilayah kerja sebanyak 20 (dua puluh) lokasi;-----

- c. Kantor Otoritas Pelabuhan III di Tanjung Perak Provinsi Jawa Timur, membawahi wilayah kerja sebanyak 31 (tiga puluh satu) lokasi; dan-----
- d. Kantor Otoritas Pelabuhan IV di Makassar Provinsi Sulawesi Selatan, membawahi wilayah kerja sebanyak 21 (dua puluh satu) lokasi; -----
- 4.1.9. Bahwa berdasarkan lampiran II Keputusan Menteri Nomor 63 Tahun 2010 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Pelabuhan ini, Otoritas Pelabuhan untuk Pelabuhan Tanjung Priok adalah kantor Otoritas Pelabuhan Wilayah II;-----
- 4.1.10. Bahwa nama pelabuhan dan wilayah pelabuhan yang diselenggarakan oleh Kantor Otoritas Pelabuhan II di Tanjung Priok adalah:-----

PROPINSI WILAYAH KERJA	SATUAN WILAYAH
BENGGKULU	
1. Wilayah Kerja Pulau Baai Bengkulu	
SUMATERA SELATAN	
1. Wilayah Kerja Palembang	- Satuan Kerja Sungai Lais
BANGKA BELITUNG	
1. Wilayah Kerja Pangkal Balam Pangkal Pinang	- Satuan Kerja Sei Selan
2. Wilayah Kerja Tanjung Pandan	
3. Wilayah Kerja Muntok	
LAMPUNG	
1. Wilayah Kerja Panjang Bandar Lampung	
2. Wilayah Kerja Bakauheuni	
DKI JAKARTA	
1. Wilayah Kerja Tanjung Priok Jakarta Utara	
2. Wilayah Kerja Sunda Kelapa Jakarta Utara	- Satuan Kerja Pantai Mutiara
3. Wilayah Kerja Marunda Jakarta Utara	- Satuan Kerja Cakung Drain
4. Wilayah Kerja Kepulauan Seribu Jakarta Utara	- Satuan Kerja Off Shore Maxus - Satuan Kerja Off Shore Areo - Satuan Kerja SPM Cengkareng - Satuan Kerja Gugusan Kepulauan Seribu
5. Wilayah Kerja Kalibaru Jakarta Utara	
6. Wilayah Kerja Muara Karang/Muara Angke Jakarta Utara	- Satuan Kerja Muara Kamal
7. Wilayah Kerja Muara Baru Jakarta Utara	
JAWA BARAT	
1. Wilayah Kerja Cirebon	- Satuan Kerja Kejawenan
BANTEN	
1. Wilayah Kerja Banten	- Satuan Kerja Cigading Merak - Satuan Kerja Ciwandan Merak
KALIMANTAN BARAT	
1. Wilayah Kerja Pontianak	
2. Wilayah Kerja Telok Air Sambas	
3. Wilayah Kerja Sintete	- Satuan Kerja Sambas - Satuan Kerja Singkawang - Satuan Kerja Pemangkat
4. Wilayah Kerja Ketapang	

- 4.2. Hubungan antara Otoritas Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan;-----
- 4.2.1. Bahwa Otoritas Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam butir 4.1 diatas; ---
- 4.2.2. Bahwa Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimiliki sebagaimana diatur dalam Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran adalah badan usaha yang melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial; -----
- 4.2.3. Bahwa Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan perusahaan yang dilakukan untuk lebih dari satu terminal sebagaimana diatur dalam Pasal 91 ayat (2) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
- 4.2.4. Bahwa berdasarkan Pasal 93 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Badan Usaha Pelabuhan berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya; -----
- 4.2.5. Bahwa terkait hubungan antara Otoritas Pelabuhan dan Badan Usaha Pelabuhan, Majelis Komisi menyimpulkan bahwa Otoritas Pelabuhan adalah pemberi konsesi atau bentuk lainnya kepada Badan Usaha Pelabuhan yang dituangkan dalam bentuk perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 92 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur: -
Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 91 ayat (1) dilakukan berdasarkan konsesi atau bentuk lainnya dari Otoritas Pelabuhan, yang dituangkan dalam perjanjian; -----
- 4.3. Kedudukan PT Pelindo II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Tanjung Priok; -----
- 4.3.1. Bahwa dasar hukum perusahaan kegiatan kepelabuhanan Terlapor I di Pelabuhan Tanjung Priok adalah : -----
- a. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero); -----
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan; -----
- c. Surat Menteri Perhubungan Nomor: HK.003/1/11Phb2011 tanggal 6 Mei 2011 Perihal Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran terhadap PT Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV (Persero). -----

- 4.3.2. Bahwa Terlapor I merupakan Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan; (*vide* bukti C25)-----
- 4.3.3. Bahwa sebagai Badan Usaha Pelabuhan, berdasarkan Pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 dan sebagaimana diatur juga dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 dan Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012 dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan, Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban: -----
- a. *menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;* -----
 - b. *memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;* -----
 - c. *menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan;* -----
 - d. *ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;* -----
 - e. *memelihara kelestarian lingkungan;* -----
 - f. *memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan*-----
 - g. *mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional;* -----
- 4.3.4. Bahwa berdasarkan Pasal 90 ayat 3 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan sebagaimana diatur juga dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 tersebut dan Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012, Terlapor I sebagai Badan Usaha Pelabuhan dapat melakukan kegiatan usaha: -----
- a. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk bertambat;*** -----
 - b. ***penyediaan dan/atau pelayanan pengisian bahan bakar dan pelayanan air bersih;*** -----
 - c. ***penyediaan dan/atau pelayanan fasilitas naik turun penumpang dan/atau kendaraan;***-----
 - d. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat barang dan peti kemas;***-----
 - e. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa gudang dan tempat penimbunan barang, alat bongkar muat, serta peralatan pelabuhan;*** -----
 - f. ***penyediaan dan/atau pelayanan jasa terminal peti kemas, curah cair, curah kering, dan RoRo;***-----

- g. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa bongkar muat barang; -----*
- h. *penyediaan dan/atau pelayanan pusat distribusi dan konsolidasi barang; dan/atau-----*
- i. *penyediaan dan/atau pelayanan jasa penundaan kapal;-----*
- 4.3.5. Bahwa berdasarkan Pasal 91 ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan: -----
“Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan sesuai dengan jenis izin usaha yang dimilikinya.” -----
- 4.3.6. Bahwa Pasal 344 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 *juncto* Pasal 165 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan: -----
“Kegiatan perusahaan di pelabuhan yang telah diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara tetap diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dimaksud”-----
 Penjelasan Pasal 344 ayat (3) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 yang rumusannya identik dengan Penjelasan Pasal 165 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 menyatakan: -----
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 ini; -----*
- 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; dan -----*
- d. *Penyediaan dan perusahaan tanah sesuai kebutuhan berdasarkan pelimpahan dari Pemerintah dan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan. -----*
- 4.3.7. Bahwa Pasal 93 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan : -----

“Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 92 berperan sebagai operator yang mengoperasikan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya”. -----

- 4.3.8. Bahwa terkait kedudukan PT Pelindo II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Tanjung Priok, Majelis Komisi menyimpulkan : -----
- 4.3.8.1. Terlapor I adalah Badan Usaha Milik Negara yang merupakan Badan Usaha Pelabuhan yang melakukan kegiatan usaha di bidang kepelabuhanan sebagaimana tercantum dalam butir 4.3.1 sampai dengan 4.3.7 di atas;-----
- 4.3.8.2. Terlapor I melakukan kegiatan usaha di bidang kepelabuhanan berdasarkan hak atas pengusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) di Pelabuhan Tanjung Priok. -----
- 4.4. Kedudukan PT Multi Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 4.4.1. Bahwa Terlapor II merupakan Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Muti Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan (*vide* bukti T2.38);-----
- 4.4.2. Bahwa berdasarkan akta pendirian perusahaan Terlapor II yang disahkan oleh Akta Notaris Herdimansyah Chaidirsyah SH di Jakarta pada tanggal 15 Februari 2002, komposisi kepemilikan saham Terlapor II adalah 99% (sembilan puluh sembilan per seratus) saham dikuasai oleh Terlapor I dan 1% (satu per seratus) saham dikuasai oleh Koperasi Pegawai Maritim (KOPEGMAR) (*vide* bukti T2.35, T2.41, B25, B26)-----
- 4.4.3. Bahwa Pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 menyatakan: -----
- Dalam melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban:* -----
- a. *menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan;*-----
 - b. *memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah;*-----
 - c. *menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan* -----
 - d. *ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan;* -----
 - e. *memelihara kelestarian lingkungan;*-----

- f. memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan ---
 g. mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional. -----

4.4.4. Bahwa terkait kedudukan PT Multi Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Tanjung Priok, Majelis Komisi menyimpulkan:--

4.4.4.1. Terlapor II merupakan Badan Usaha Pelabuhan yang melakukan kegiatan usaha di bidang kepelabuhanan sebagaimana tercantum dalam butir 4.4.1 sampai dengan 4.4.3 di atas; -----

4.4.4.2. Terlapor II melakukan kegiatan usaha di bidang kepelabuhanan berdasarkan hak atas pengusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) di Pelabuhan Tanjung Priok. -----

4.5. Tentang Hubungan antara Terlapor I dan Terlapor II; -----

4.5.1. Bahwa dalam kesimpulannya, Terlapor I pada pokoknya menyatakan : -----

4.5.1.1. Bahwa pengertian tanggung jawab Terlapor I sebagai Induk Perusahaan adalah tanggung jawab terhadap standar pelayanan yaitu dengan menetapkan batasan-batasan dan kebijakan umum melalui Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) karena Terlapor I adalah pihak yang bertanggung jawab atas kualitas layanan pelabuhan selaku BUP yang diberikan konsesi oleh negara (*responsibility*) melalui undang-undang, hal ini ditegaskan oleh Ahli Kalalo Nugroho; -----

4.5.1.2. Bahwa berbeda dengan tanggung jawab dalam arti *responsibility*, tanggung jawab hukum atas pelanggaran hukum (*liability*), merupakan tanggung jawab dari masing-masing subyek hukum, hal ini sesuai dengan pendapat Ahli Kalalo Nugroho;-----

4.5.1.3. Bahwa upaya Investigator dan Majelis Komisi pada perkara *a quo* untuk memperluas pertanyaan-pertanyaan ke arah tuduhan pertanggung jawaban hukum dan menggiring Terlapor I sebagai induk perusahaan atas pelanggaran Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 oleh Terlapor II (PT MTI); -----

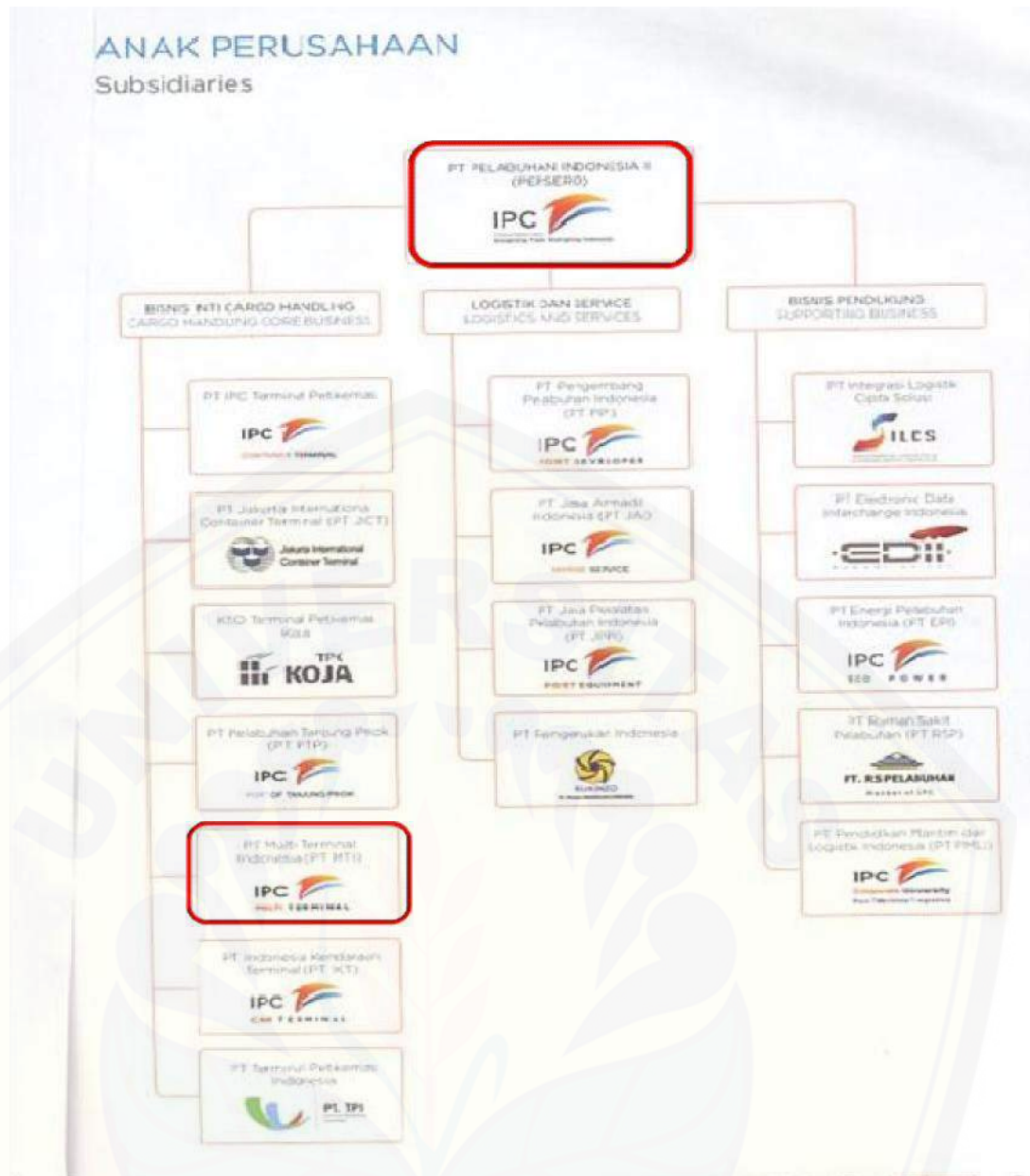
4.5.1.4. Bahwa tindakan perluasan tuduhan yang dilakukan oleh Investigator dan Majelis Komisi adalah bentuk pelampauan wewenang dan pelanggaran prinsip *due process of law*. -----

4.5.2. Bahwa Majelis Komisi memperoleh fakta persidangan sebagai berikut: -----

4.5.2.1. Bahwa mengenai kewajiban penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 Tanjung Priok yang

- beroperasi oleh Terlapor II diterapkan setelah pemegang saham mayoritas Terlapor II yaitu Terlapor I memerintahkan kepada Terlapor II untuk memanfaatkan/menggunakan alat Gantry Luffing Crane (GLC) yang sudah diinvestasikan (*vide* bukti B25);
- 4.5.2.2. Bahwa perintah sebagaimana dimaksud dalam butir 4.5.2.1. adalah melalui surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/7/PI.II-11 tanggal 8 November 2011 dan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian Gantry Luffing Crane (GLC); -----
- 4.5.2.3. Bahwa Terlapor II sebelumnya merupakan *spin off* dari Divisi Usaha Terminal (DUT) yang merupakan salah satu divisi dibawah kendali Terlapor I sejak tahun 2012 (*vide* bukti T2.35, B25, B26);
- 4.5.2.4. Bahwa Terlapor II adalah anak perusahaan Terlapor I yang memiliki *core busniess* pelayanan jasa bongkar muat barang, dengan kepemilikan saham Terlapor II terdiri dari 99 % (sembilan puluh sembilan per seratus) saham dikuasai oleh Terlapor I dan 1 % (satu per seratus) saham dikuasai oleh Koperasi Pegawai Maritim (KOPEMAR) (*vide* bukti T2.35, T2.41); -----
- 4.5.2.5. Bahwa sebagai pemegang saham mayoritas, Terlapor I dapat menentukan arah kebijakan perusahaan yang bersifat strategis (*vide* bukti B25, B26); -----
- 4.5.2.6. Bahwa untuk setiap kebijakan strategis yang akan diambil oleh Terlapor II harus ditetapkan melalui Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) (*vide* bukti B25, B26); -----
- 4.5.2.7. Bahwa kebijakan yang bersifat strategis yang harus ditetapkan dalam Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) diantaranya adalah mengenai investasi, penetapan Direksi sampai dengan Kepala Divisi, pengembangan jangka panjang, penetapan anggaran, perjanjian kerjasama dengan pegawai (*vide* bukti B25, B26); -----
- 4.5.2.8. Terlapor I yang menentukan lokasi dermaga dari operator yang dikerjasamakan untuk mengusahakan atau mengoperasikan terminal (*vide* bukti B26); -----
- 4.5.2.9. Bahwa Terlapor I menerbitkan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.II-11 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat yang menjadi rujukan Terlapor II untuk menerbitkan Surat Nomor

- TH.12/I/12/MTI-2012 tanggal 27 Agustus 2012 perihal Penggunaan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC);-----
- 4.5.2.10. Bahwa mengenai kewajiban penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok yang dioperasikan oleh Terlapor II diterapkan setelah pemegang saham mayoritas yaitu Terlapor I memerintahkan kepada Terlapor II untuk memanfaatkan/menggunakan alat Gantry Luffing Crane (GLC) yang sudah diinvestasikan (*vide* bukti B25);
- 4.5.2.11. Bahwa untuk tarif sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per-ton penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 ditentukan dalam rapat antara Para Terlapor yang dilakukan di Bandung pada tahun 2011 setelah memperhitungkan *cost* dan investasi, hal tersebut memperlihatkan Terlapor II sebagai BUP tidak independen dalam menetapkan besaran tarif; (*vide* bukti B25); -----
- 4.5.2.12. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) berjumlah 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, 2 (dua) unit di dermaga 101, dan 2 (dua) unit di dermaga 102 yang keseluruhan ditempatkan dan diinvestasikan oleh Terlapor I; -----
- 4.5.2.13. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) yang ditempatkan di dermaga 114 dan 115 total berjumlah 7 (tujuh) unit, dengan 5 (lima) unit diantaranya diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit lainnya diinvestasikan oleh Terlapor II;-----
- 4.5.2.14. Bahwa mengenai kewajiban penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok yang beroperasi oleh Terlapor II diterapkan setelah pemegang saham mayoritas yaitu Terlapor I memerintahkan kepada Terlapor II untuk memanfaatkan/menggunakan alat Gantry Luffing Crane (GLC) yang sudah diinvestasikan (*vide* bukti B25);
- 4.5.2.15. Bahwa dengan adanya Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115, Crane darat lainnya yang merupakan substitusi dari Gantry Luffing Crane (GLC) tidak dapat digunakan di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 misalnya HMC, *shore crane*, *mobile crane* dan *Tyve Crane*; -----
- 4.5.2.16. Bahwa terkait dengan hubungan antara Terlapor I dengan Terlapor II dapat digambarkan dalam bagan berikut (*vide* bukti T.26):-----



Gambar : Bagan Anak Perusahaan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero)

4.5.2.17. Bahwa terkait hubungan antara Terlapor I dan Terlapor II, Majelis Komisi berpendapat Terlapor II adalah anak perusahaan dari Terlapor I; -----

5. Tentang Pasar Bersangkutan terkait *Tying Agreement*;-----

5.1. Bahwa untuk menilai terjadi tidaknya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi memandang perlu untuk terlebih dahulu mempertimbangkan tentang pasar bersangkutan dari jenis barang dan/atau jasa dalam perkara *a quo*, untuk menentukan para pelaku usaha yang bersaing dan pangsa pasar yang dimilikinya:-----

5.2. Bahwa terkait dengan pasar bersangkutan, Investigator dalam Kesimpulannya menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----

5.2.1. Pasar produk yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah Penyediaan dan/atau jasa

pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo (tying product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk kapal bermuatan *break bulk cargo (tied product)* dan ; -----

- 5.2.2. Pasar Geografis yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah dermaga 101, 101 utara, 102, 114, dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok; -----
- 5.2.3. Bahwa pasar bersangkutan yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk kapal bermuatan *break bulk cargo (tying product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk kapal bermuatan *break bulk cargo (tied product)* di dermaga 101, dermaga 101 utara, dermaga 102, 114, dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok– DKI Jakarta; -----
- 5.3. Bahwa terkait dengan pasar bersangkutan Pasal 15 ayat (2), Investigator memberikan uraian pada pokoknya sebagai berikut: -----
- 5.3.1. Bahwa perkara ini sangat berkaitan dengan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan dan jasa terkait dengan kepelabuhanan terutama jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa alat bongkar muat, penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok;---
- 5.3.2. Bahwa yang dimaksud dengan *break bulk cargo* adalah *cargo* yang diangkut kapal dengan tidak menggunakan *container*, hal tersebut karena *cargo* tersebut biasanya berukuran berlebih atau ukuran yang tidak umum sehingga harus dilakukan *packing* yang khusus terhadap muatan tersebut. adapun contoh jenis *breakbulk cargo* diantaranya adalah semen, kendaraan, general generator pembangkit listrik, trafo besar, bahan lepas pantai seperti pipa atau konstruksi (*pile*) dengan ukuran panjang (*vide* bukti B20); -----
- 5.3.3. Bahwa berdasarkan definisi mengenai *break bulk* tersebut, menjelaskan terdapat perbedaan antara *break bulk cargo* dengan *container cargo*; -----
- 5.3.4. Bahwa kapal dibuat spesifik berdasarkan jenis muatan/*cargo* yang akan diangkutnya. *Cargo* yang berbeda akan mempengaruhi tipe kapal yang berbeda dan mempengaruhi *cargo* kapal tersebut (*vide* bukti B20); -----
- 5.3.5. Bahwa muatan *breakbulk* umumnya itu dapat disimpan di dalam dek/palkah atau bisa juga diatas *deck* karena kapal untuk *breakbulk cargo* memiliki kedalaman palkah lebih besar dan lebih panjang sehingga kapal ini dilengkapi *crane* dengan jangkauan cranenya lebih panjang dari *crane* biasa

- sehingga dapat menjangkau dari ujung kapal depan sampai belakang kapal (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.6. Bahwa sekitar 10.000 kapal di Indonesia, 70% (tujuh puluh per seratus) yang memiliki *crane* kapal (*ship gear*), sedangkan sisanya kapal yang tidak memiliki *crane* kapal (*ship gear*) (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.7. Bahwa fungsi *crane* baik itu *crane* kapal maupun *crane* darat adalah alat untuk mengangkut muatan dari palkah dan memindahkannya dari kapal ke dermaga atau ke dek lainnya atau sebaliknya. Kemampuan itu tergantung dari muatan yang akan dipindahkan (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.8. Bahwa *crane* yang dipakai untuk bongkar muat *break bulk cargo* selain menggunakan *crane* pada kapal (*ship gear*) dapat juga disubstitusikan dengan *crane* darat yang disewakan di pelabuhan apabila *crane* kapal itu tidak bisa memenuhi persyaratan kinerja daya angkut untuk membongkar muat. Selain itu, *crane* darat yang digunakan sebagai substitusi *crane* kapal juga harus mampu menggantikan spesifikasi dari *crane* kapal baik kapasitas angkut maupun kecepatannya (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.9. Bahwa dermaga untuk tambat dan melakukan kegiatan bongkar muat kapal muatan *break bulk* seharusnya dilakukan di dermaga khusus untuk kapal *break bulk* atau di dermaga *multipurpose* (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.10. Bahwa kapal muatan *breakbulk* tidak dapat dilakukan bongkar muat di dermaga atau terminal *container* (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.11. Bahwa untuk pelabuhan Tanjung Priok sampai dengan saat ini belum terdapat dermaga atau terminal *break bulk*, sehingga untuk kegiatan bongkar muat *break bulk cargo* di Pelabuhan Tanjung Priok dilakukan di dermaga atau terminal *multipurpose* (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.12. Bahwa yang dimaksud dengan dermaga *multipurpose* adalah dermaga untuk segala jenis *cargo*, termasuk peti kemas (*container*) dan *break bulk cargo* (*vide bukti B20*);-----
- 5.3.13. Bahwa untuk kapal yang keseluruhan muatannya adalah peti kemas, tidak dapat sandar di dermaga *multipurpose* dan harus sandar di dermaga khusus peti kemas (*vide bukti B25*);-----
- 5.3.14. Bahwa berdasarkan Peta Proyeksi Re-Layout Pelabuhan Tanjung Priok, dermaga 114 -115 dan dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah dermaga yang dikhususkan untuk kapal bermuatan *multipurpose* Domestik dan Internasional (*vide bukti B26*);-----
- 5.3.15. Bahwa berdasarkan data kapal-kapal yang sandar di dermaga 101, 101 utara dan 102 dalam kurun waktu Januari 2013 – Oktober 2014, terdapat kegiatan

bongkar muat untuk jenis kapal dengan muatan kapal yang berbeda beda diantaranya (*vide* bukti T1.9); -----

- a. Kapal dengan muatan *Container*;-----
- b. Kapal dengan muatan *Cargo*;-----
- c. Kapal dengan muatan Semen;-----
- d. Kapal dengan muatan Semen Curah;-----
- e. Kapal dengan muatan Alat Berat;-----
- f. Kapal Tongkang;-----
- g. Kapal dengan muatan kendaraan;-----
- h. Kapal Roro dengan muatan Kendaraan;-----

5.3.16. Bahwa menurut Investigator, muatan alat berat, kendaraan, *cargo*, dan semen merupakan muatan *break bulk cargo*; -----

5.3.17. Bahwa menurut Investigator, muatan alat berat, kendaraan, *cargo*, dan semen yang dibongkar muat dalam kurun waktu Januari 2013 – Oktober 2014 di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebesar 26,2% (dua puluh enam koma dua per seratus) dari seluruh muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut; -----

5.3.18. Bahwa dermaga 114 memiliki length 350 m dan LWS -11,0 sd -14,0 dengan muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut adalah *Bulk Cement, Cemen in Bag, General Cargo, Liquid Bulk* (*vide* bukti T2.35);-----

5.3.19. Bahwa dermaga 115 memiliki length 250 m dan LWS -12,0 sd -14,0 dengan muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut adalah *Bulk Cement, Cemen in Bag, General Cargo, Liquid Cargo* (*vide* bukti T2.35);-----

5.3.20. Bahwa berdasarkan data perhitungan trafik barang, volume *break bulk cargo* yang dibongkar muat di dermaga 114 dan 115 adalah 63,7% (enam puluh tiga koma tujuh per seratus) dari total muatan yang dibongkar muat di dermaga tersebut;-----

5.3.21. Bahwa berdasarkan muatan kapal yang dibongkar muat di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115, menunjukkan bahwa dermaga tersebut adalah dermaga atau terminal *multipurpose*; -----

5.3.22. Bahwa dermaga 101, 101 utara dan 102 dioperasikan atau diusahakan oleh kantor cabang Terlapor I Tanjung Priok dan dermaga 114 dan 115 dioperasikan atau diusahakan oleh Terlapor II (*vide* bukti B25, B26);-----

5.3.23. Bahwa di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 ditempatkan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) yang merupakan alat utama untuk kegiatan bongkar muat;-----

- 5.3.24. Bahwa Terlapor I telah menyediakan dan menginvestasikan Gantry Luffing Crane (GLC) berjumlah 2 (dua) unit di dermaga 101, 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, dan 2 (dua) unit di dermaga 102 (*vide* bukti B17); -----
- 5.3.25. Bahwa di dermaga 114 dan 115 Gantry Luffing Crane (GLC) yang disediakan oleh Terlapor II total berjumlah 7 (tujuh) unit, dengan 5 (lima) unit diantaranya diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit lainnya diinvestasikan oleh Terlapor II; -----
- 5.3.26. Bahwa biaya investasi untuk 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) senilai Rp. 17.828.527.273,- (tujuh belas milyar delapan ratus dua puluh delapan juta lima ratus dua puluh tujuh ribu dua ratus tujuh puluh tiga rupiah); -----
- 5.3.27. Bahwa sebelum ditempatkan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115, Pengguna Jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga dapat memiliki pilihan untuk menggunakan *crane* kapal (*ship gear*) atau *crane* darat yang disiapkan oleh perusahaan penyedia alat *crane* darat dalam melakukan kegiatan bongkar muat; -----
- 5.3.28. Bahwa pilihan bebas pengguna jasa sebelum terdapat *Gantry Luffing Crane* (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 adalah penggunaan *crane* darat dipilih pengguna jasa karena pertimbangan kapasitas, komoditi dan jenis *cargo* atau muatan, serta pertimbangan kondisi dari *crane* kapal;---
- 5.3.29. Bahwa terdapat beberapa perusahaan swasta penyedia *crane* darat yang beroperasi di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 sebelum ditempatkan Gantry Luffing Crane (GLC);-----
- 5.3.30. Bahwa *crane* kapal dan *crane* darat merupakan produk yang memiliki fungsi yang sama karena *crane* kapal fungsinya dapat disubstitusikan dengan *crane* darat termasuk Gantry Luffing Crane (GLC) untuk jenis produk tertentu; ----
- 5.3.31. Bahwa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga digunakan untuk bertambat dan digunakan untuk pelaksanaan kegiatan bongkar muat, yang dalam kesimpulan ini selanjutnya disebut penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; -----
- 5.3.32. Bahwa untuk semua dermaga atau terminal yang berada di Tanjung Priok, pengguna jasa pelabuhan meminta operator terminal atau dermaga untuk penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; -----
- 5.3.33. Bahwa permohonan dan perijinan sandar/tambat kapal dilakukan oleh pengguna jasa melalui Sistem Pelayanan Kapal; -----
- 5.3.34. Bahwa permohonan sandar/tambat tersebut juga diatur berdasarkan Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor: UK.

- 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok dalam waktu paling lama 12 (dua belas) jam sebelum kapal tiba, perusahaan angkutan laut nasional/agen menyampaikan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) untuk tambat, pemanduan dan penundaan secara *online* kepada Badan Usaha Pelabuhan (BUP) dengan tembusan kepada Otoritas Pelabuhan dan Instansi Pemerintah terkait; -----
- 5.3.35. Bahwa meskipun sebagai Badan Usaha Pelabuhan untuk pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II hanya menerima permohonan dan merencanakan sandar kapal, tetapi tetap Terlapor I yang menetapkan atau mengizinkan sandar kapal tersebut; -----
- 5.3.36. Bahwa terhadap pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga, Terlapor II yang menerima tarif atau pembayaran dari pengguna jasa pelabuhan; -----
- 5.3.37. Berdasarkan ketentuan pada Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 dijelaskan bahwa yang dimaksud pasar bersangkutan adalah 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 atau jasa tersebut; -----
- 5.3.38. Bahwa berdasarkan pengertian tersebut pasar bersangkutan dibedakan menjadi pasar menurut produk dan pasar menurut geografis; -----
- 5.3.39. Bahwa menurut Ahli Hukum Sdr. Ditha Wiradiputra, untuk menentukan satu relevan market, tidak hanya menentukan dermaga saja, namun juga fokus pada jenis kapalnya. Jika dermaga tidak dapat menggantikan kapal yang bersangkutan maka tidak substitusi sehingga tidak dalam relevan market yang sama; -----
- 5.3.40. Atas dasar ketentuan tersebut maka pasar bersangkutan mencakup dimensi produk dan geografis dimana apabila direlevansikan dengan perkara ini maka pasar bersangkutan dalam perkara ini adalah: -----
- 5.3.41. Pasar Produk yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga untuk kapal *break bulk cargo (Tying Product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (Tied Product)*;-----
- 5.3.42. Pasar Produk yang terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat

bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo*;-----

5.4. Bahwa terkait dengan pasar bersangkutan Pasal 15 ayat (2), Terlapor I memberikan kesimpulan pada pokoknya sebagai berikut: -----

5.4.1. Bahwa Terlapor I mempermasalahkan mengenai Pasar Bersangkutan dalam perkara *a quo*, karena penentuan pasar bersangkutan bagi Terlapor I adalah salah objek perkara. Hal ini didasarkan pada fakta dan bukti bahwa untuk dermaga 101, dermaga 101 utara, dan dermaga 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I diperuntukkan untuk bongkar muat peti kemas, curah kering, dan kendaraan dengan mayoritas bongkar muat peti kemas $\pm 90\%$ (kurang lebih sembilan puluh per seratus) dari total bongkar muat yang dilakukan, sedangkan $\pm 10\%$ (kurang lebih sepuluh per seratus) sisa muatan yang dibongkar muat di dermaga 101, 101 utara dan 102 periode 2013-2014 terdiri dari $\pm 8\%$ (kurang lebih delapan per seratus), kendaraan, $\pm 1\%$ (kurang lebih satu per seratus) curah kering yang terdiri dari semen curah, dan *aluminium sulfate granule* (pasir tawas), dan $\pm 1\%$ (satu per seratus) curah cair berupa *high speed diesel* yang memiliki cara tersendiri dalam melakukan bongkar muat, seperti barang berupa kendaraan yang dipindahkan sendiri tanpa menggunakan alat bongkar muat, atau barang berupa curah kering dan curah cair yang bongkar muatnya melalui *connected pipe* (vide PMP Nomor: PM 42 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Priok, dan Data Kapal-kapal Bersandar di dermaga 101, 101 utara dan 102 periode Januari 2013-Agustus 2014);-----

5.4.2. Bahwa penentuan pasar bersangkutan tersebut adalah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan di bidang kepelabuhanan, mengingat kedudukan Terlapor I sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP) harus dibedakan dengan kegiatan usaha lepasan yang ada di pelabuhan. Hal ini sebagaimana diatur dalam Pasal 90 ayat (1), Pasal 90 ayat (2), Pasal 90 ayat (3), Pasal 91 ayat (1), Pasal 344 ayat (1), Pasal 344 ayat (3), Pasal 93, Pasal 94 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;-----

5.4.3. Bahwa kedudukan Terlapor I sebagai BUP memposisikan Terlapor I sebagai pihak yang wajib menyediakan jenis-jenis layanan jasa pelabuhan yang ditetapkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai satu kesatuan (*line production*) (vide bukti B18, B19, T1.16); -----

5.4.4. Bahwa layanan jasa dermaga untuk bertambat, dan kegiatan bongkar muat merupakan satu kesatuan jasa yang tidak dapat dipisahkan, dan tidak dapat dikualifikasikan menjadi *Tying Product* dan *Tied Product* dalam perjanjian

Tying Agreement, karena undang-undang, hal ini berkesesuaian dengan Ahli Ditha Wiradiputra (*vide* bukti B18);-----

5.5. Terkait dengan pembahasan mengenai pasar bersangkutan, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

5.5.1. Bahwa Majelis Komisi mendefinisikan pasar bersangkutan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

5.5.1.1. Bahwa ketentuan Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan “*Pasar bersangkutan adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan/atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan/atau jasa tersebut*”;-----

5.5.1.2. Bahwa cakupan pengertian pasar bersangkutan tersebut dapat dikategorikan dalam 2 (dua) perspektif, yaitu pasar berdasarkan produk dan pasar berdasarkan geografis. Pasar berdasarkan produk terkait dengan kesamaan, atau kesejensian dan/atau tingkat substitusinya. Sedangkan pasar berdasarkan geografis terkait dengan jangkauan dan/atau daerah pemasaran;-----

5.5.1.3. Penentuan pasar produk dapat dilakukan dengan menggunakan analisis elastisitas preferensi konsumen berdasarkan tiga parameter utama sebagai alat pendekatan yaitu harga, karakter dan kegunaan atau fungsi produk; Penggunaan parameter tersebut ditujukan untuk memberikan informasi mengenai sifat substitusi suatu produk dengan produk lain. Elastisitas preferensi konsumen suatu produk dipengaruhi oleh berbagai faktor yang salah satunya adalah adanya barang substitusi;-----

5.5.1.4. Parameter harga digunakan untuk melihat reaksi konsumen terhadap perubahan harga yang terjadi pada produk dimaksud. Peningkatan harga yang sedikit tapi signifikan akan mengakibatkan reaksi konsumen yang berpindah ke produk yang merupakan substitusi terdekat dari suatu produk;-----

5.5.1.5. Parameter karakter atau ciri produk digunakan untuk melihat adanya produk yang berdasarkan karakternya dapat bersubstitusi. Jika sulit menemukan produk yang bersifat substitusi sempurna (*perfect substitutes*), maka definisi produk dapat ditentukan berdasarkan produk yang *close substitutes* berdasarkan karakter atau ciri produk;-----

- 5.5.1.6. Parameter kegunaan atau fungsi produk digunakan untuk melihat apakah menurut konsumen suatu produk memiliki kegunaan atau fungsi yang sama, terlepas dari spesifikasi teknis, merk atau kemasan tertentu yang melekat pada produk tersebut. Apabila secara kegunaan atau fungsinya sama, maka produk-produk tersebut saling bersubsitisi;-----
- 5.5.1.7. Penetapan pasar berdasarkan aspek geografis sangat ditentukan oleh ketersediaan produk yang dianalisis. Beberapa parameter yang menentukan ketersediaan produk tersebut adalah kebijakan perusahaan, biaya transportasi, lamanya perjalanan, tarif dan peraturan-peraturan yang membatasi lalu lintas perdagangan antar daerah/wilayah; -----
- 5.5.1.8. Parameter kebijakan perusahaan merupakan salah satu indikasi langsung mengenai cakupan pasar geografis. Keputusan pimpinan perusahaan akan sangat menentukan logistik produk terutama untuk daerah atau wilayah yang dijadikan target pemasaran sesuai dengan rencana strategis perusahaan. -----
- 5.5.1.9. Parameter biaya transportasi yang tinggi serta waktu transportasi yang lama akan menyebabkan cakupan pasar dalam kondisi tersebut akan relatif terbatas untuk wilayah produksi atau pemasaran yang sudah ada;-----
- 5.5.2. Bahwa dalam mendefinisikan pasar bersangkutan, Majelis Komisi akan menentukan pasar bersangkutan untuk masing-masing dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
- 5.5.3. Bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan pendekatan penentuan pasar produk dan pasar geografis untuk mendefinisikan pasar bersangkutan pada dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut: -----
- 5.5.3.1. Dalam konteks *tying agreement*, terdapat 2 (dua) produk yang perlu didefinisikan yaitu *tying product* dan *tied product*. Majelis Komisi sepakat dengan Investigator yang mendefinisikan penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* sebagai *tying product*; dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* sebagai *tied product*;-----

- 5.5.3.2. Terkait dengan *tying product*, di Pelabuhan Tanjung Priok, penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* hanya dapat dilayani di dermaga *multi purpose* yaitu dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan dermaga 115; -
- 5.5.3.3. Secara karakteristik, dermaga lainnya di Pelabuhan Tanjung Priok hanya melayani kapal dengan jenis muatan yang bersifat spesifik (misalnya hanya peti kemas), sehingga tidak dapat melayani kapal dengan berbagai jenis muatan atau *multipurpose*; -----
- 5.5.3.4. Dermaga *multipurpose* dapat menyediakan pelayanan dermaga untuk berbagai jenis muatan kapal yang meliputi peti kemas, *container*, *cargo*, semen kemasan (*cement in bag*), semen curah, alat berat, kendaraan dan *liquid cargo*. Muatan *cargo*, semen kemasan, alat berat, dan kendaraan merupakan kategori muatan *break bulk cargo*(*vide* bukti B20, B26); -----
- 5.5.3.5. Berdasarkan karakteristik dan kegunaan atau fungsinya, penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* tidak ada substitusinya di dermaga pada terminal lain di Pelabuhan Tanjung Priok. Hal ini mengakibatkan inelastisitas permintaan dari konsumen yang merupakan pengguna jasa penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo*;-----
- 5.5.3.6. Berdasarkan karakteristik dan kegunaan atau fungsinya, penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* dapat diberikan oleh Terlapor I di dermaga 101 atau dermaga 101 utara atau dermaga 102, atau oleh Terlapor II di dermaga 114 atau dermaga 115. Oleh karena itu, dermaga 101, dermaga 101 utara, dermaga 102, dermaga 114 dan dermaga 115 tidak berada dalam pasar bersangkutan yang sama dengan dermaga lainnya; -----
- 5.5.3.7. Terkait dengan *tied product*, untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* di dermaga 101 atau dermaga 101 utara atau dermaga 102 atau dermaga 114 atau dermaga 115 hanya dapat menggunakan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) yang disediakan oleh Terlapor I dan/atau Terlapor II;-----
- 5.5.3.8. Terlapor I menyediakan, menginvestasikan dan mengoperasikan total sejumlah 6 (enam) unit alat bongkar muat *crane* darat Gantry

- Luffing Crane (GLC), yaitu 2 (dua) unit di dermaga 101, 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, dan 2 (dua) unit di dermaga 102; -----
- 5.5.3.9. Terlapor II menyediakan dan mengoperasikan total sejumlah 7 (tujuh) unit alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115. Sejumlah 5 (lima) unit GLC merupakan investasi Terlapor I, dan 2 (dua) unit lainnya merupakan investasi Terlapor II; -----
- 5.5.4. Menanggapi argumentasi para Terlapor yang menyatakan bahwa dua produk (*tying* dan *tied product*) adalah produk yang tidak dapat dipisahkan dan merupakan satu kesatuan Majelis Komisi tidak sependapat dengan pandangan ini dengan alasan : -----
- 5.5.4.1. Sebelum ada kewajiban penggunaan GLC oleh Terlapor I dan Terlapor II selaku Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di kelima dermaga tersebut, pengguna jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga memiliki pilihan untuk menggunakan *crane* kapal (*ship gear*) atau *crane* darat (*mobile crane, container crane, shore crane, HMC*) yang disewakan oleh perusahaan penyedia alat *crane* darat dalam melakukan kegiatan bongkar muat. Setelah ada kewajiban penggunaan GLC tersebut, meskipun alat *crane* darat dan *crane* kapal (*ship gear*) masih ada, tapi tidak dapat beroperasi atau tidak dapat digunakan oleh pengguna jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; -----
- 5.5.4.2. Adanya pilihan alat bongkar muat bagi pengguna jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga sebelum adanya kewajiban penggunaan GLC oleh Terlapor I dan Terlapor II menunjukkan bahwa sebelumnya jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga dan jasa penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat bukan merupakan satu kesatuan produksi (*line production*), sehingga GLC yang dalam perkara *a quo* menjadi alat bongkar muat *crane* darat adalah bukan merupakan kesatuan dengan jasa penyediaan dan/atau pelayanan jasa dermaga; -----
- 5.5.4.3. Secara karakteristik, *crane* darat dan *crane* kapal memiliki karakter atau ciri produk yang mirip. Secara kegunaan atau fungsi, *crane* darat dan *crane* kapal memiliki fungsi yang sama yaitu untuk membongkar muatan kapal; -----
- 5.5.4.4. Dengan hanya GLC sebagai satu-satunya alat bongkar muat di dermaga 101, dermaga 101 utara, dermaga 102, dermaga 114 dan

dermaga 115 yang tidak ada substitusi untuk produk tersebut, karena konsumen tidak memiliki kemampuan untuk berpindah ke produk lain yang merupakan substitusi terdekat dari GLC yaitu *crane* darat dan *crane* kapal. Kondisi tersebut menimbulkan elastisitas permintaan terhadap GLC menjadi bersifat inelastis sempurna; -----

- 5.5.4.5. Ditinjau dari segi parameter harga, oleh karena GLC merupakan produk alat bongkar muat satu-satunya yang diwajibkan digunakan di masing-masing dermaga yang dikelola oleh Terlapor I dan Terlapor II dan tidak ada produk lain yang tersedia. Konsumen sebagai *price taker* tidak memiliki pilihan harga selain harga penggunaan GLC yang ditentukan oleh Terlapor I dan Terlapor II;
- 5.5.5. Majelis Komisi menyimpulkan pasar produk dalam konteks *tying agreement* adalah sebagai berikut:-----
- 5.5.5.1. *Tying product* adalah penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo*;-----
- 5.5.5.2. *Tied product* adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo*;-----
- 5.5.6. Majelis Komisi menilai pasar geografis pada konteks *tying agreement* dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut: -----
- 5.5.6.1. Penetapan pasar berdasarkan aspek geografis sangat ditentukan oleh ketersediaan produk yang dianalisis. Berdasarkan analisis pasar produk, baik *tying product* maupun *tied product* hanya tersedia di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115. Sedangkan di dermaga lain atau terminal lain yang berada di Pelabuhan Tanjung Priok, kedua jenis produk tersebut tidak tersedia;-----
- 5.5.6.2. Dalam konteks *tying agreement* perkara ini, Majelis Komisi menilai parameter yang cukup relevan untuk menentukan pasar geografis adalah parameter kebijakan perusahaan dan biaya serta waktu transportasi;-----
- 5.5.6.3. Cakupan pasar geografis untuk *tying product* maupun *tied product* dapat dilihat dari parameter kebijakan perusahaan. Keputusan Terlapor I dan Terlapor II sangat menentukan logistik produk terutama untuk daerah atau wilayah yang dijadikan target pemasaran sesuai dengan rencana strategis perusahaan; -----

- 5.5.6.4. Berdasarkan kebijakan Terlapor I dan Terlapor II yang mengkondisikan penggunaan dermaga *multipurpose* hanya di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok, sehingga pasar penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo*, dan pasar penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* hanya tersedia di lima dermaga tersebut. Kebijakan tersebut mengakibatkan tidak terciptanya *interport competition* di antara dermaga atau terminal di Pelabuhan Tanjung Priok untuk *tying product* dan *tied product* tersebut;-----
- 5.5.6.5. Dari sisi biaya transportasi yang tinggi serta waktu transportasi yang lama untuk konsumen dapat berpindah ke pelabuhan lain selain Pelabuhan Tanjung Priok menyebabkan konsumen tidak memiliki pilihan lain selain menggunakan *tying product* dan *tied product*. Kondisi ini membatasi wilayah pemasaran jasa penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo*, dan pasar penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* hanya tersedia di lima dermaga tersebut;----
- 5.5.6.6. Berdasarkan parameter tersebut, Majelis Komisi sementara menyimpulkan pasar geografis dalam konteks *tying agreement* ini adalah dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 di Pelabuhan Tanjung Priok;-----
- 5.5.7. Bahwa selanjutnya Majelis Komisi mempertimbangkan hubungan antara dermaga yang dikelola oleh Terlapor I dengan dermaga yang dikelola oleh Terlapor II dengan analisa sebagai berikut:-----
- 5.5.7.1. Berdasarkan karakteristik tingkat kedalaman dermaga diketahui bahwa tingkat kedalaman dermaga yang dikelola oleh Terlapor I yaitu dermaga 101, 101 utara dan 102 adalah -7 m (minus tujuh meter), sedangkan tingkat kedalaman yang dikelola oleh Terlapor II yaitu dermaga 114 dan 115 adalah -14 m (minus empat belas meter);-----
- 5.5.7.2. Bahwa terkait dengan perbandingan beberapa kedalaman dermaga di Pelabuhan Tanjung Priok dapat dilihat berdasarkan tabel berikut (*vide* bukti T1.18)-----

LOKASI	REN KEDALAMAN	TEPI DERMAGA (5m)	10 m' DARI
PELABUHAN I			
Utara Dermaga 100	-7.00	-6.60 s/d -7.50	-7.00 s/d -8.00
Dermaga 100	-10.00	-8.80 s/d -10.10	-9.10 s/d -10.10
Depan gudang 101	-7.00	-7.40 s/d -9.10	-8.20 s/d -9.10
Depan gudang 102	-7.00	-7.10 s/d -7.50	-7.60 s/d -8.20
Depan gudang 103	-7.00	-7.10 s/d -7.90	-7.40 s/d -8.00
Depan gudang 104	-7.00	-6.80 s/d -8.00	-7.80 s/d -8.20
Depan gudang 105	-7.00	-6.40 s/d -7.30	-6.30 s/d -8.20
Terminal Penumpang	-7.00	-6.40 s/d -7.10	-7.00 s/d -8.30
Depan gudang 107	-7.00	-6.60 s/d -7.80	-6.90 s/d -8.00
Depan gudang 108	-7.00	-6.20 s/d -8.20	-5.20 s/d -7.40
Depan gudang 109	-8.00	-7.00 s/d -8.40	-6.80 s/d -8.40
Depan gudang 110	-8.00	-9.10 s/d -10.50	-10.20 s/d -11.20
Depan Lap 111	-8.00	-7.00 s/d -8.10	-7.70 s/d -8.20
Depan gudang 112	-8.00	-7.10 s/d -9.10	-8.20 s/d -8.80
Depan gudang 113	-8.00	-7.50 s/d -8.40	-8.00 s/d -9.30
Depan gudang 113	-8.00	-9.30 s/d -10.30	-9.70 s/d -10.60
Depan gudang 114	-14.00	-11.00 s/d -13.30	-12.00 s/d -13.00
Depan gudang 115	-14.00	-9.20 s/d -12.30	-10.10 s/d -12.30

Gambar : Perbandingan kedalaman dermaga 101, 102 dengan 114 dan 115

- 5.5.7.3. Berdasarkan tingkat kedalaman dermaga tersebut, terdapat beberapa jenis kapal yang dapat bersandar pada dermaga yang dikelola Terlapor I dapat bersandar di dermaga yang dikelola Terlapor II, namun jenis kapal yang dapat bersandar pada dermaga yang dikelola Terlapor II tidak dapat bersandar di dermaga yang dikelola Terlapor I. Kondisi ini dikenal dengan istilah *one side substitution*;-
- 5.5.7.4. Selain itu, masing-masing pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* memiliki perjanjian atau kontrak dengan pengelola masing-masing dermaga, yang dalam hal ini Terlapor I untuk dermaga 101, 101 utara dan 102, dan Terlapor II untuk dermaga 114 dan 115; -----
- 5.5.7.5. Majelis Komisi menyimpulkan permintaan konsumen untuk dermaga yang masing-masing dikelola oleh Terlapor I dan Terlapor II bersifat inelastis sehingga tidak saling bersubstitusi;-----
- 5.5.7.6. Dengan demikian, Majelis Komisi berpendapat bahwa dermaga yang dikelola oleh Terlapor I dan dermaga yang dikelola oleh Terlapor II tidak berada pada pasar bersangkutan yang sama; -----
- 5.5.7.7. Majelis Komisi menilai pelaku usaha penyedia dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* (*tying product*) adalah : -----

5.5.7.7.1. Terlapor I di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----

5.5.7.7.2. Terlapor II di dermaga 114 dan 115. -----

5.5.7.8. Majelis Komisi menilai pelaku usaha pemasok yang menyediakan jasa pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *breakbulk cargo (tied product)* adalah: -----

5.5.7.8.1. Terlapor I di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----

5.5.7.8.2. Terlapor II di dermaga 114 dan 115. -----

5.5.7.9. Majelis Komisi menilai pihak lain yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain adalah Perusahaan bongkar muat, perusahaan pelayaran (*shipping line*) yang mengangkut muatan *break bulk*, dan pemilik barang *break bulk cargo* (eksportir-importir).-----

5.5.8. Berdasarkan pertimbangan sebagaimana diuraikan di atas, Majelis Komisi mendefinisikan pasar bersangkutan untuk membuktikan dugaan pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 untuk masing-masing Terlapor adalah sebagai berikut:-----

5.5.8.1. Pasar bersangkutan Terlapor I dalam konteks *tying agreement* adalah penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo (tying product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (tied product)* di dermaga 101, 101 utara, dan 102;-----

5.5.8.2. Pasar bersangkutan Terlapor II dalam konteks *tying agreement* adalah penyediaan dan/atau jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo (tying product)* dan penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo (tied product)* di dermaga 114 dan 115;-----

6. **Tentang Tying Agreement;**-----

Bahwa Pasal dugaan pelanggaran dalam perkara *a quo* termasuk dalam perjanjian yang dilarang, yakni Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang mengatur :
 “Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang membuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok” -----

6.1. Bahwa dalam kesimpulan Investigator pada pokoknya menyatakan:-----

- 6.1.1. Bahwa sebagaimana diuraikan dalam butir 58.12 Tentang Duduk Perkara di atas Investigator menyatakan pada intinya telah terjadi perjanjian antara Terlapor I dengan pengguna jasa dan atau penyedia jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 yang diwajibkan untuk menggunakan jasa alat *crane* darat Gantry Luffing Crane dalam bentuk pengumuman; sebagaimana diuraikan dalam Duduk perkara di atas;-----
- 6.1.2. Bahwa Terlapor I dalam Kesimpulannya menyatakan pada pokoknya : ---
- 6.1.2.1. Bahwa terkait dengan diterbitkannya Surat Pemberitahuan Kewajiban Penggunaan GLC oleh PT Pelindo II (Persero) Nomor FP.003/103/10/..-12 tanggal 21 September 2012 bukan kualifikasi perjanjian pengikatan (*tying agreement*) karena tidak mencantumkan sanksi yang bersifat paksaan. Jika dibaca dengan cermat tidak ada satu katapun yang berbunyi sanksi larangan tambat di dermaga 101, 101 utara dan 102 yang bersifat paksaan agar menggunakan GLC pada surat tersebut; -----
- 6.1.2.2. Bahwa Surat Pemberitahuan GLC Nomor FP.003/103/10/PTPK-12 tanggal 21 September 2012 bukanlah merupakan suatu perjanjian karena tidak memenuhi syarat sah perjanjian yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata; -----
- 6.1.3. Bahwa dalam Kesimpulannya, Terlapor II menyatakan bahwa Pasal 90 ayat (1) Badan Usaha Pelabuhan berkewajiban: -----
- a. *menyediakan dan memelihara kelayakan fasilitas pelabuhan; -----*
- b. *memberikan pelayanan kepada pengguna jasa pelabuhan sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Pemerintah; -----*
- c. *menjaga keamanan, keselamatan, dan ketertiban pada fasilitas pelabuhan yang dioperasikan -----*
- d. *ikut menjaga keselamatan, keamanan, dan ketertiban yang menyangkut angkutan di perairan; -----*
- e. *memelihara kelestarian lingkungan; -----*
- f. *memenuhi kewajiban sesuai dengan konsesi dalam perjanjian; dan ---*
- g. *mematuhi ketentuan peraturan perundang-undangan, baik secara nasional maupun internasional -----*
- 6.1.4. Bahwa terkait dengan penilaian atas Perjanjian *Tying* ini Majelis Komisi berpendapat sebagai berikut: -----
- 6.1.4.1. Bahwa Perjanjian sebagaimana dituangkan pada Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 berbunyi: "*Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk*

- mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis” -----*
- 6.1.4.2. Bahwa Perjanjian sebagaimana Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berbunyi: *“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu atau lebih mengikatkan diri terhadap satu orang lain atau lebih” -----*
- 6.1.4.3. Bahwa berdasarkan penafsiran historis dalam *memorie van toelichting* (risalah pembahasan) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, pembuat Undang-Undang diketahui mempunyai keinginan untuk memperluas definisi Perjanjian dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Perluasan definisi ini dimaksudkan, bahwa definisi Perjanjian mengacu pada namun tidak terbatas sebagaimana definisi Perjanjian yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata; -----
- 6.1.4.4. Bahwa keinginan pembuat Undang-Undang untuk memperluas definisi Perjanjian tersebut dapat dilihat pada Matrik Daftar Inventaris Masalah (DIM) RUU tentang Larangan Praktek Monopoli Usul Inisiatif DPR-RI sebagai berikut: -----
“Untuk menghindari lolosnya praktik persaingan curang tertentu dari undang-undang ini, perjanjian harus mencakup baik tertulis maupun tidak tertulis, termasuk tindakan bersama (concerted action) pelaku usaha. Walaupun tanpa mengikatkan dirinya satu sama lain” -----
- 6.1.4.5. Bahwa keinginan pembuat undang-undang tersebut di atas ternyata benar menjadi ketentuan normatif dalam Perjanjian sebagaimana dituangkan pada Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi: -----
“Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis”---
- 6.1.4.6. Bahwa dengan argumentasi ini Majelis Komisi menilai bahwa esensi dari perjanjian yang dimaksud dalam perkara *a quo* adalah pada apakah terdapat perbuatan mengikatkan diri satu pelaku usaha atau lebih kepada pelaku usaha lain termasuk tindakan bersama (*concerted action*) pelaku usaha, termasuk didalamnya perbuatan mengikatkan diri terhadap persyaratan bahwa pihak

yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;---

6.1.5. Bahwa terkait dengan penilaian atas *tying agreement* di dermaga 101, 101 utara dan 102, Majelis Komisi memiliki pendapat sebagai berikut: -----

6.1.5.1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis; -----

6.1.5.2. Dalam fakta persidangan terdapat hal-hal sebagai berikut: -----

a. Sebagai pelaksanaan dari surat Terlapor I Nomor TM.15/7/PLII-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal pengoperasian GLC, Pelaksana Tugas General Manager Cabang Pelabuhan Tanjung Priok mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor: FP.003/103/10/CPTK-12 tertanggal 21 September 2012;-----

b. Isi dari surat tersebut adalah: -----
 “...úntuk meningkatkan produktivitas bongkar muat di lingkungan pelabuhan Tanjung Priok dengan ini kami sampaikan bahwa kapal-kapal yang sandar di dermaga dan sudah tersedia alat darat yang disediakan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan mitra, dalam pelaksanaan kegiatan bongkar muat wajib menggunakan alat tersebut...;” -----

6.1.5.3. Bahwa surat tersebut menjadi efektif sejak bulan September 2012, Terlapor I telah efektif mewajibkan penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat bagi pengguna jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 untuk menggantikan penggunaan alat bongkar muat sebelumnya yaitu *crane* darat lainnya (*shore crane, mobile crane, HMC*) dan *crane* kapal (*ship crane*);-----

6.1.5.4. Secara sistematis kondisi ini menjadikan kapal bermuatan *break bulk* yang berlabuh di dermaga 101, 101 utara dan 102 mau tidak mau hanya menggunakan GLC;-----

- 6.1.5.5. Tindakan mitra kerja *in casu* kapal bermuatan *break bulk* merupakan bentuk pengikatan diri terhadap perintah yang dilakukan oleh Terlapor I melalui surat pemberitahuan *a quo*; ----
- 6.1.5.6. Dalam kerangka ini Majelis tidak sependapat dengan pendapat Ahli Dhita Wiradiputra yang menyatakan bahwa pengumuman Terlapor I tidak dapat dianggap perjanjian karena tiadanya kata sepakat dari mitra kerja karena esensi dari perbuatan mengikatkan diri tidak harus berupa pernyataan tertulis atau tidak tertulis tentang diterima suatu klausula perjanjian namun pada terdapatnya tindakan ikut menyesuaikan (*concerted action*) secara sistematis oleh mitra kerja (pengguna jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 terhadap klausula atau ketentuan pengumuman yang dilakukan oleh Terlapor I; -----
- 6.1.5.7. Dengan adanya pengumuman ini menyebabkan pengguna jasa pelayanan jasa dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 (*tying product*) sebagai pihak yang menerima pelayanan jasa juga harus bersedia membeli dan/atau menggunakan jasa lain dari Terlapor I (pemasok jasa dermaga 101, 101 utara dan 102) yaitu Gantry Luffing Crane (GLC) sebagai *tied product*; ----
- 6.1.5.8. Dengan demikian telah terjadi perjanjian antara Terlapor I dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima jasa pemasok juga harus menerima jasa lain dari pemasok sebagaimana diatur di dalam Pasal 1 angka 7 *juncto* Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
- 6.1.6. Bahwa terkait dengan penilaian atas *tying agreement* di dermaga 114 dan 115, Majelis Komisi memiliki pendapat sebagai berikut: -----
- 6.1.6.1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis; -----
- 6.1.6.2. Dalam fakta persidangan terdapat hal-hal sebagai berikut: -----
- 6.1.6.2.1. Bahwa Terlapor II membuat kesepakatan dengan Perusahaan Bongkar Muat yang menjadi mitra kerja Terlapor II tentang pemakaian *crane* darat GLC untuk melayani kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115 dengan dituangkan dalam Berita Acara

UM. 268/4/2C/MTI-2012 tertanggal 21 Mei 2012, dengan hasil kesepakatan sebagai berikut; (*vide bukti C13*);- -----

- 1) *Gantry luffing crane (GLC) yang akan digunakan pada bulan Juni 2012 dan sifatnya dalam upaya mensosialisasikan alat tersebut;*-----
- 2) *Penggunaan GLC bertujuan untuk meningkatkan produktifitas sehingga pelayanan di dermaga menjadi lebih efisien;*-----
- 3) *Tarif untuk pelayanan kegiatan bongkar muat adalah sebesar Rp. 17.000,- per ton belum termasuk PPN 10%;*-----
- 4) *Berikutnya GLC tersebut merupakan alat utama sebagai sarana kegiatan bongkar muat di dermaga 114 dan 115;*-----

6.1.6.2.2. Bahwa Perusahaan Bongkar Muat yang merupakan mitra kerja Terlapor II yang yang menandatangani kesepakatan tersebut, diantaranya adalah; (*vide bukti C13*) -----

- 1) PT Tubagus Jaya Mandiri (H. Tadjuddin IUS selaku Direktur);-----
- 2) PT Karya Abadi Luhur (Capt JF Irianto selaku General Manager Operasi);-----
- 3) PT Tirta Indah Kencana (Robert Rinaldi Irsjad selaku Direktur Marketing dan Operasi);-----
- 4) PT Anugerah Firdaus Mandiri (Herman Firdaus selaku Direktur);-----

6.1.6.3. Bahwa dalam pelaksanaan kesepakatan tersebut, juga dipatuhi oleh Perusahaan Bongkar Muat lainnya yang melakukan bongkar muat di dermaga 114 dan 115, sebagaimana dapat dilihat dari Berita Acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Renada Wira Samudera, Berita Acara tentang pemakaian satu unit Gantry Luffing Crane dengan mitra kerja PT Sinar Berlian Indrapura, *invoice* PT Renada Wira Samudera untuk pemakaian Gantry Luffing Crane, *invoice* PT Sinar Berlian Indrapura untuk pemakaian Gantry Luffing Crane (GLC), *nota invoice* PT Arpeni Pratama Ocean Line Tbk

mengenai *additional cost of GLC, invoice* yang diterima oleh Pantos Logistics Indonesia dari PT Tubagus Jaya Mandiri dan PT Karya Abdi Luhur mengenai mekanis darat (*vide bukti C7, C12 C14, C16, C18, C19*); -----

- 6.1.6.4. Bahwa penandatanganan Berita Acara tersebut menjadi efektif dengan ditindaklanjuti Terlapor II dengan mengeluarkan Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012, yang mewajibkan kapal yang sandar di dermaga 114 dan 115 untuk menggunakan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat; -----
- 6.1.6.5. Bahwa selain mengatur kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane, dalam Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012, Terlapor II juga mengatur sanksi dari pengguna jasa yang tidak bersedia menggunakan alat tersebut (*vide bukti C36*); -----
- 6.1.6.6. Bahwa sanksi tersebut dijatuhkan kepada pengguna jasa pelabuhan yang tidak berkenan menggunakan alat bongkar muat darat Gantry Luffing Crane (GLC) yang telah ada, berupa tidak akan dilayaninya kegiatan bongkar muat dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat tersebut (*vide bukti C36*) -----
- 6.1.6.7. Tindakan mitra kerja *in casu* kapal bermuatan *break bulk* merupakan bentuk pengikatan diri terhadap perintah yang dilakukan oleh Terlapor II melalui surat pemberitahuan *a quo*; ---
- 6.1.6.8. Dengan adanya berita acara yang diperkuat dengan pengumuman dan pengumuman ini menyebabkan pengguna jasa pelayanan jasa dan/atau penyediaan jasa dermaga 114 dan 115 (*tying product*) sebagai pihak yang menerima pelayanan jasa juga harus bersedia membeli dan/atau menggunakan jasa lain dari Terlapor I (pemasok jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 yaitu Gantry Luffing Crane (GLC) sebagai *tied product*; -----
- 6.1.6.9. Dengan demikian telah terjadi perjanjian antara Terlapor II dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima jasa pemasok juga harus menerima jasa lain dari pemasok sebagaimana diatur didalam Pasal 1 angka 7 *juncto* Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----

7. **Tentang Dampak *Tying Agreement***;-----
- 7.1. Bahwa dampak persaingan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 selalu dikaitkan dengan hal yang mengakibatkan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat;-----
- 7.2. Bahwa Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 memberikan pengertian mengenai persaingan usaha tidak sehat dengan menyatakan: -----
“*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*”;-----
- 7.3. Salah satu bentuk penghambatan atas persaingan usaha adalah tiadanya pilihan konsumen dan atau tersingkirnya pesaing dengan cara yang melawan hukum; -----
- 7.4. Bahwa Majelis Komisi memperoleh fakta sebagai berikut: -----
- 7.4.1. Bahwa setelah pemberlakuan kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC), perusahaan penyedia *crane* darat sudah tidak dapat berusaha di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 (*vide* bukti B25, B26);-----
- 7.4.2. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Johan Firdaus (Direktur PT. Anugrah Firdaus Mandiri) dalam persidangan yang menyatakan *shore crane* tidak ada lagi di dermaga 114 dan 115; -----
- 7.4.3. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan operator *crane* darat sebelum GLC adalah pihak swasta; -----
- 7.4.4. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi JF Irianto (General Manager Operasional PT. Karya Abadi Luhur) dalam persidangan yang menyatakan yang menyewakan *shore crane* dari luar (pihak swasta non Pelindo dan MTI) dan tidak pernah lihat *shore crane* setelah adanya GLC di pelabuhan; -----
- 7.4.5. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero) dalam persidangan yang menyatakan sebelum ada GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 menggunakan *crane* darat dan pasti melakukan sewa dengan menggunakan *crane* darat. Crane darat yang disewa saat itu dari perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat. Dan setelah ada alat bongkar muat GLC, perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat sudah tidak beroperasi lagi di dermaga 101, 101 utara, dan 102;-----

- 7.4.6. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Terlapor I dalam persidangan yang menyatakan perusahaan yang sebelumnya menyewakan alat *crane* darat tidak boleh bekerja lagi di pelabuhan saat ini; -----
- 7.4.7. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 dalam kegiatan bongkar muat dilakukan dengan cara kombinasi antara *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dengan *crane* kapal (*ship gear*) atau minimal 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) wajib digunakan oleh pengguna jasa (*vide* bukti B25);-----
- 7.4.8. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) dengan dikombinasikan dengan *crane* kapal (*ship gear*) atau minimal 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) wajib digunakan oleh pengguna jasa terjadi karena terdapat penolakan dari pengguna jasa dermaga akibat tambahan beban biaya yang besar dalam melakukan kegiatan bongkar muat (*vide* bukti B25);-----
- 7.4.9. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan GINSI melakukan keberatan dikarenakan kami tidak setuju dengan isi dari Surat Edaran tersebut. Kami mengirimkan surat keberatan kepada PT Pelindo pada tanggal 8 Oktober 2012, (surat terlampir) dan hal tersebut ramai dibicarakan di surat kabar. Kami tidak sependapat dengan surat edaran PT Pelindo bahwa semua kapal yang sandar harus menggunakan GLC dari PT Pelindo. GINSI meminta agar GLC jangan diberlakukan secara wajib untuk kapal yang memiliki *crane*, untuk kapal yang tidak mempunyai *crane* hal tersebut tidak masalah. Jumlah kapal yang *gearless* (tidak memiliki *crane* kapal) sekitar 30% (tiga puluh per seratus);-----
- 7.4.10. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan berdasarkan pengalamannya, pada saat itu yang bersikeras untuk menggunakan *crane* sendiri di dermaga 115 maka akhirnya penggunaan *crane* dikombinasi antara *crane* kapal dengan alat bongkar muat GLC setelah dilakukan negosiasi dahulu;-----
- 7.4.11. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan perusahaan PBM bisa mati semua apabila menggunakan alat bongkar muat GLC tanpa kombinasi;-----

- 7.4.12. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara dan 102 dalam kegiatan bongkar muat wajib digunakan oleh pengguna jasa; -----
- 7.4.13. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Aloysius Sunaryo Dharmawan (Kepala Cabang PT Samas Agung Tunggal Perkasa) dalam persidangan yang menyatakan bahwa benar 100% (seratus per seratus) menggunakan alat bongkar muat GLC; -----
- 7.4.14. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero) dalam persidangan yang menyatakan semua kapal menggunakan GLC; -----
- 7.5. Bahwa terkait dengan harga terdapat fakta sebagai berikut: -----
- 7.5.1. Bahwa setelah tarif penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 ditentukan, Terlapor II hanya mensosialisasikan tarif tersebut kepada mitra kerja Terlapor II diantaranya tanpa melaporkan ke Menteri Perhubungan (*vide* bukti B25);-----
- 7.5.2. Bahwa dengan tarif penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebesar Rp. 6.500.000,- (enam juta lima ratus ribu rupiah) per-shift, sedangkan di dermaga 114 dan 115 sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per-ton belum termasuk PPN, menimbulkan biaya tambahan dari biaya bongkar muat dengan adanya tambahan tarif penggunaan GLC yang harus ditanggung oleh pengguna jasa pelabuhan sehingga menimbulkan penolakan dari pengguna jasa; -----
- 7.5.3. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan Anggota INSA telah mengeluhkan penggunaan GLC dan adanya biaya atas penggunaan GLC tersebut otomatis menambah biaya bagi *shipping company*; -----
- 7.5.4. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan beban terakhir itu adalah masyarakat. Karena pemilik barang akan membebankan biaya tersebut kepada *end user* (masyarakat), maka itu kami sampaikan untuk menunda kewajiban GLC karena biaya yang ditimbulkan akan bertambah;-----
- 7.5.5. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. H. Sodik Harjono, Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) dalam persidangan yang menyatakan anggota APBMI merasakan adanya biaya logistik dari hari ke hari semakin mahal;-----

- 7.5.6. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Sugiyanto (Supervisor Operasional PT Everlasting Global Logistics) dalam persidangan yang menyatakan penggunaan alat bongkar muat GLC itu akan ada kenaikan biaya; -----
- 7.5.7. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan pada saat kami menggunakan alat bongkar muat GLC memang biaya yang semakin besar, ada muatan yang tidak bisa dijangkau oleh GLC. Hal tersebut mengurangi pendapatan; -----
- 7.5.8. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi H. Soehariyo, M, MAR (Ketua Bidang INSA) dalam persidangan yang menyatakan pada saat kapal mempunyai *crane* tetapi tidak dipakai dan wajib untuk menggunakan *crane* darat maka hal tersebut sangatlah berpengaruh, karena akan ada biaya tambahan; -----
- 7.5.9. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Ahli Saut Gurning dalam persidangan yang menyatakan keunggulannya pada *crane* darat adalah pada biaya *crane driver* karena praktis menggunakan awak kapal itu sendiri, jadi cenderung tidak termasuk dalam biaya bongkar atau tidak perlu ada penambahan biaya yang lebih besar walau tetap perlu memasukkan ongkos TKBM. -----
- 7.6. Bahwa Majelis Komisi berpendapat *tying agreement* dalam perkara *a quo* telah menimbulkan dampak persaingan usaha tidak sehat dalam bentuk: -----
- 7.6.1. Tindakan kewajiban penggunaan *crane* darat *Gantry Luffing Crane* menyebabkan Pengguna Jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 dan Pengguna Jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 114 dan 115 kehilangan pilihan untuk menggunakan *crane* kapal dan *crane* darat jenis lain;-----
- 7.6.2. Tindakan yang dilakukan Terlapor I dan Terlapor II menyebabkan keluar atau tersingkirnya pelaku usaha pesaing yang menggunakan *crane* kapal dan/atau menyewakan alat *crane* darat selain GLC yaitu diantaranya pelaku usaha yang menyewakan HMC, *shore crane*, dan *Tyve Crane* di dermaga 101, 101 utara dan 102, 114 dan 115;-----
- 7.6.3. Bahwa dengan penerapan satuan ukur dari tarif *Gantry Luffing Crane* (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 tidak disesuaikan dengan Pasal 7 huruf d Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan dan dengan tidak

dilaporkannya tarif kepada Menteri oleh Para Terlapor merupakan perbuatan yang melawan hukum (*vide* bukti B25); -----

8. Tentang Pasar Bersangkutan terkait Praktek Monopoli;-----

- 8.1. Bahwa untuk menilai terjadi tidaknya pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi memandang perlu untuk terlebih dahulu mempertimbangkan tentang pasar bersangkutan dari jenis barang dan/atau jasa dalam perkara *a quo*, untuk menentukan para pelaku usaha yang bersaing dan pangsa pasar yang dimilikinya: -----
- 8.2. Bahwa Investigator menyatakan dalam LDP dan Kesimpulan bahwa pasar bersangkutan terkait dengan Pasal 17 adalah jasa penyediaan *crane* untuk setiap kegiatan bongkar muat kapal yang bermuatan *break bulk* yang sandar di dermaga 114 dan 115 yang dioperasikan oleh Terlapor II, dan dermaga 101, 101 utara dan 102 yang dioperasikan oleh Terlapor I;-----
- 8.3. Bahwa Terlapor I dan Terlapor II menolak pendefinisian pasar bersangkutan ini sebagaimana telah diuraikan dalam butir 19 Tentang Duduk Perkara diatas; -----
- 8.4. Bahwa Majelis Komisi berpendapat pendefinisian pasar bersangkutan memperhatikan argumentasi dan pasal undang-undang sebagaimana diuraikan dalam butir 5 Tentang Hukum di atas:-----
- 8.5. Bahwa Majelis Komisi berpendapat pasar produk dalam rumusan pasar bersangkutan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* sebagaimana diuraikan dalam butir 5.5.3 Tentang Hukum terkait dengan analisa pasar bersangkutan Pasal 15 ayat (2);-----
- 8.6. Bahwa Majelis Komisi berpendapat bahwa pasar geografis dalam rumusan pasar bersangkutan Pasal 17 secara *mutatis mutandis* sama dengan pasar geografis untuk Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.-----
- 8.7. Bahwa dengan demikian dapat disimpulkan pasar bersangkutan untuk Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah : -----
 - 8.7.1. Pasar bersangkutan terkait Terlapor I adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk alat bongkar muat kapal *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara, dan 102;-----
 - 8.7.2. Pasar bersangkutan terkait Terlapor II adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* di dermaga 114, dan dermaga 115;-----

9. Tentang Praktek Monopoli; -----

- 9.1. Bahwa Investigator dalam Kesimpulannya, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut: -----
- 9.1.1. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksudkan dengan penguasaan adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan dan mengendalikan harga barang dan atau jasa di pasar; -----
- 9.1.2. Berdasarkan Pasal 17 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, 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 bersangkutan belum ada substitusinya; atau-----*
 - b) *Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau-----*
 - c) *Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.-----*
- 9.1.3. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) berjumlah 2 (dua) unit di dermaga 101, 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, dan 2 (dua) unit di dermaga 102 yang keseluruhan ditempatkan dan diinvestasikan oleh Terlapor I; -----
- 9.1.4. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) yang ditempatkan di dermaga 114 dan 115 total berjumlah 7 (tujuh) unit, dengan 5 (lima) unit diantaranya diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit lainnya diinvestasikan oleh Terlapor II;-----
- 9.1.5. Bahwa kepemilikan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dikuasai oleh satu kelompok usaha dalam hal ini Para Terlapor;-----
- 9.1.6. Bahwa dengan adanya Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115, *crane* darat lainnya yang merupakan substitusi dari Gantry Luffing Crane (GLC) tidak dapat digunakan di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115, misalnya HMC, *shore crane*, *mobile crane* dan *Tyve Crane*;-----
- 9.1.7. Bahwa dengan hilangnya substitusi dari Gantry Luffing Crane (GLC) menyebabkan pelaku usaha penyedia *crane* darat yaitu perusahaan bongkar muat atau pelaku usaha yang menyewakan *crane* darat tersingkir dari pasar padahal sebenarnya berdasarkan Pasal 13 ayat (2) huruf b Peraturan Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Nomor: UK. 11212110/OP. TPK. 11 tentang Tata Cara Pelayanan Kapal dan Bongkar

Muat Barang Pelabuhan Tanjung Priok yang menyatakan bahwa Pelaksana Bongkar Muat yaitu Badan Usaha Pelabuhan atau Perusahaan Bongkar Muat dapat menyediakan alat mekanis dan non mekanis serta alat bantu bongkar muat lainnya dalam kuantitas dan kualitas yang memadai; -----

9.1.8. Bahwa dengan keluarnya pelaku usaha yang menyediakan *crane* darat dari pasar menyebabkan Para Terlapor yang menyediakan *crane* darat GLC memiliki penguasaan 100% (seratus per seratus) pangsa pasar di Pelabuhan Tanjung Priok; -----

9.1.9. Bahwa menurut Investigator dalam kesimpulannya unsur Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran dan persyaratan penguasaan sebagaimana diatur dalam Pasal 17 ayat (2) Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 telah terpenuhi yaitu:-----

a) *Barang dan atau jasa bersangkutan belum ada substitusinya; atau-----*

b) *Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau-----*

c) *Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.-----*

9.1.10. Bahwa dampak dari penguasaan pasar monopoli dan perilaku penghambatan bersifat negatif yang berkesuaian dengan pendapat Ahli Ekonomi Sdr. Arief Bustaman, S.E., M.IB., M.Ec yang menyatakan jika ada monopoli di pelabuhan dan harga jasa-jasa pelabuhan yang abnormal, maka konsumen akhir akan membayar harga barang-barang konsumsi lebih mahal relatif jika terdapat persaingan. Selain itu konsumen akan mendapatkan batasan dari suatu pilihan. Lebih lanjut lagi terlebih pada barang-barang yang digunakan untuk proses produksi dalam negeri (barang antara), maka biaya akan lebih tinggi untuk produksi barang-barang yang membutuhkan konten impor. Efek secara makro, dengan biaya produksi akan meningkat. Maka akan berpengaruh terhadap daya saing ekonomi; -----

9.2. Bahwa Terlapor I dalam Kesimpulannya, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut: -----

9.2.1. Bahwa penentuan kapal tambat bukanlah otoritas penuh dari Terlapor I, karena pemilik kapal memiliki kebebasan untuk memilih dermaga mana tempat bertambat, selain dermaga yang diusahakan sendiri oleh Terlapor I, sehingga tidak ada praktek monopoli dalam hal ini sebagaimana

diterangkan oleh Saksi M. Fuadi, Capt. Irianto, Aloysius Sunaryo, dan Dwi Wanto;-----

9.2.2. Bahwa penentuan kapal tambat tidak dapat disamakan dengan terminal bus karena permintaan penyandaran kapal yang dilakukan oleh Cabang Pelabuhan Tanjung Priok didasari atas permintaan pengguna jasa pelabuhan dalam hal ini Perusahaan Pelayaran, sesuai dengan Permintaan Pelayanan Kapal dan Barang (PPKB) yang berisi permintaan lokasi atau tempat penyandaran kapal mereka dalam jangka waktu 1(satu) sampai dengan 2 (dua) bulan sebelum kapal tambat. Dalam hal ini tugas Terlapor I hanya mengadministrasikan permintaan pengguna jasa tersebut tanpa bisa menolak atau menghalangi kapal; -----

9.2.3. Bahwa Majelis Komisi menjelaskan terlebih dahulu unsur dalam ketentuan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, 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 bersangkutan belum ada substitusinya; atau*-----
- b) *Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau*-----
- c) *Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu*-----

9.3. Majelis Komisi berpendapat bahwa untuk dapat dinyatakan terjadi pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 perlu dipenuhi beberapa unsur penting yaitu: (1) Penguasaan pasar, (2) Pelaku usaha tersebut menerapkan sebuah perilaku usaha (*conduct*) berupa penghambatan, (3) Kebijakan perilaku atau *conduct* dimaksud menimbulkan dampak negatif berupa dampak monopoli dan persaingan usaha tidak sehat; -----

9.4. Hal ini sesuai dengan keterangan Ahli Hukum Sdr. Ditha Wiradiputra, dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dikatakan bentuk monopoli bukanlah suatu bentuk pelanggaran. Tetapi yang dikatakan suatu pelanggaran terhadap bentuk monopoli dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, apabila Pelaku Usaha yang memiliki kedudukan monopoli, menyalahgunakan kedudukan monopolinya, seperti menghalangi Pelaku Usaha yang berpotensi menjadi pesaing untuk masuk kedalam pasar dan memanfaatkan kedudukan monopolinya untuk memperoleh keuntungan yang lebih besar (*vide* bukti B18) -----

9.5. Bahwa berkaitan dengan hal ini Majelis Komisi memperoleh fakta sebagai berikut:

9.5.1. Bahwa Terlapor I merupakan Badan Usaha Pelabuhan yang disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 98 Tahun 2011 tentang Pemberian

- Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan, sebagaimana dimaksud dalam butir 4.1 di atas (*vide* bukti C25);-----
- 9.5.2. Bahwa Terlapor II merupakan Badan Usaha Pelabuhan sebagaimana disahkan dalam Keputusan Menteri Nomor KP 614 Tahun 2012 tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Muti Terminal Indonesia sebagai Badan Usaha Pelabuhan, sebagaimana dimaksud dalam butir 4.2. di atas (*vide* bukti T2.38);-----
- 9.5.3. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) berjumlah (dua) 2 unit di dermaga 101, 2 (dua) unit di dermaga 101 utara, dan 2 (dua) unit di dermaga 102 yang keseluruhan ditempatkan dan diinvestasikan oleh Terlapor I;-----
- 9.5.4. Bahwa Gantry Luffing Crane (GLC) yang ditempatkan di dermaga 114 dan 115 total berjumlah 7 (tujuh) unit, dengan 5 (lima) unit diantaranya diinvestasikan oleh Terlapor I dan 2 (dua) unit lainnya diinvestasikan oleh Terlapor II;-----
- 9.5.5. Bahwa dengan penerapan satuan ukur dari tarif Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 tidak disesuaikan dengan Pasal 7 huruf d Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan dengan tidak dilaporkannya tarif kepada Menteri oleh Para Terlapor merupakan perbuatan yang melawan hukum (*vide* bukti B25);-----
- 9.5.6. Bahwa setelah tarif penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 ditentukan, Terlapor II hanya mensosialisasikan tarif tersebut kepada mitra kerja Terlapor II diantaranya tanpa melaporkan ke Menteri Perhubungan (*vide* bukti B25);-----
- 9.5.7. Bahwa dengan tarif penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebesar Rp. 6.500.000,- (enam juta lima ratus ribu rupiah) per-shift, sedangkan di dermaga 114 dan 115 sebesar Rp. 17.000,- (tujuh belas ribu rupiah) per-ton belum termasuk PPN menimbulkan biaya tambahan dari biaya bongkar muat dengan adanya tambahan tarif penggunaan alat bongkar muat GLC yang harus ditanggung oleh pengguna jasa pelabuhan sehingga menimbulkan penolakan dari pengguna jasa; -----
- 9.5.8. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan Anggota INSA telah mengeluhkan penggunaan alat bongkar muat GLC dan adanya biaya atas penggunaan alat bongkar muat GLC tersebut otomatis menambah biaya bagi *shipping company*;-----

- 9.5.9. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan beban terakhir itu adalah masyarakat. Karena pemilik barang akan membebankan biaya tersebut kepada *end user* (masyarakat), maka itu kami sampaikan untuk menunda kewajiban alat bongkar muat GLC karena biaya yang ditimbulkan akan bertambah; -----
- 9.5.10. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. H. Sodik Harjono, Ketua Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) dalam persidangan yang menyatakan anggota APBMI merasakan adanya biaya logistik dari hari ke hari semakin mahal; -----
- 9.5.11. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Sugiyanto (Supervisor Operasional PT Everlasting Global Logistics) dalam persidangan yang menyatakan penggunaan GLC itu akan ada kenaikan biaya; -----
- 9.5.12. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan pada saat kami menggunakan GLC memang biaya yang semakin besar, ada muatan yang tidak bisa dijangkau oleh GLC. Hal tersebut mengurangi pendapatan;-----
- 9.5.13. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi H. Soehariyo, M, MAR (Ketua Bidang INSA) dalam persidangan yang menyatakan pada saat kapal mempunyai *crane* tetapi tidak dipakai dan wajib untuk menggunakan crane darat GLC maka hal tersebut sangatlah berpengaruh, karena akan ada biaya tambahan;-----
- 9.5.14. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Ahli Saut Gurning dalam persidangan yang menyatakan keunggulannya pada *crane* darat adalah pada biaya *crane driver* karena praktis menggunakan awak kapal itu sendiri jadi cenderung tidak termasuk dalam biaya bongkar atau tidak perlu ada penambahan biaya yang lebih besar walau tetap perlu memasukkan ongkos TKBM.-----
- 9.5.15. Bahwa sejak bulan September 2012, Terlapor I telah efektif mewajibkan penggunaan crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat bagi pengguna jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 101, 101 utara dan 102 melalui Surat Pemberitahuan Nomor: FP.003/103/10/PTPK-12 tertanggal 21 September 2012 yang ditandatangani oleh General Manager Pelaksana Tugas, Cipto Pramono; --

- 9.5.16. Bahwa sejak bulan Agustus 2012, Terlapor II telah efektif mewajibkan penggunaan *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dalam melakukan kegiatan bongkar muat bagi pengguna jasa pelayanan dan/atau penyediaan jasa dermaga 114 dan 115 melalui Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012 yang ditandatangani oleh Direktur Utama PT Multi Terminal Indonesia, Dede R. Martin; -----
- 9.5.17. Bahwa selain mengatur kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC), dalam Surat Pemberitahuan Nomor: TH.12/1/12/MTI-2012 tertanggal 27 Agustus 2012, Terlapor II juga mengatur sanksi dari pengguna jasa yang tidak bersedia menggunakan alat tersebut; -----
- 9.5.18. Bahwa sanksi tersebut dijatuhkan kepada pengguna jasa pelabuhan yang tidak berkenan menggunakan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) yang telah ada, berupa tidak akan dilayaninya kegiatan bongkar muat dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat tersebut-----
- 9.5.19. Bahwa setelah pemberlakuan kewajiban penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC), perusahaan penyedia *crane* darat sudah tidak dapat berusaha di dermaga 101, 101 utara, 102, 114 dan 115 (*vide* bukti B25, B26);-----
- 9.5.20. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Johan Firdaus (Direktur PT. Anugrah Firdaus Mandiri) dalam persidangan yang menyatakan *shore crane* tidak ada lagi di dermaga 114 dan 115; -----
- 9.5.21. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan operator *crane* darat sebelum GLC adalah swasta;-----
- 9.5.22. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi JF Irianto (General Manager Operasional PT. Karya Abadi Luhur) dalam persidangan yang menyatakan yang menyewakan *shore crane* dari luar (pihak swasta non Pelindo dan MTI) dan tidak pernah lihat *shore crane* setelah adanya GLC di pelabuhan;-----
- 9.5.23. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero) dalam persidangan yang menyatakan Sebelum ada GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 menggunakan *crane* darat dan pasti melakukan sewa dengan menggunakan *crane* darat. *Crane* darat yang disewa saat itu dari perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat, setelah ada GLC perusahaan rental yang menyewakan alat bongkar muat sudah tidak beroperasi di dermaga 101, 101 utara dan 102; --

- 9.5.24. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Terlapor I dalam persidangan yang menyatakan perusahaan yang sebelumnya menyewakan alat *crane* tidak boleh bekerja lagi di pelabuhan saat ini; -----
- 9.5.25. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 114 dan 115 dalam kegiatan bongkar muat dilakukan dengan cara kombinasi antara *crane* darat Gantry Luffing Crane (GLC) dengan *crane* kapal (*ship gear*) atau minimal 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) wajib digunakan oleh pengguna jasa (*vide* bukti B25); -----
- 9.5.26. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) dengan dikombinasikan dengan *crane* kapal (*ship gear*) atau minimal 1 (satu) unit Gantry Luffing Crane (GLC) wajib digunakan oleh pengguna jasa terjadi karena terdapat penolakan dari pengguna jasa dermaga akibat tambahan beban biaya yang besar dalam melakukan kegiatan bongkar muat (*vide* bukti B25); -----
- 9.5.27. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Drs. Achmad Ridwan, Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia DKI Jakarta (GINSI) dalam persidangan yang menyatakan GINSI melakukan keberatan dikarenakan kami tidak setuju dengan isi dari Surat Edaran tersebut. Kami mengirimkan surat keberatan kepada Pelindo pada tanggal 8 Oktober 2012, (surat terlampir) dan hal tersebut ramai dibicarakan di surat kabar. Kami tidak sependapat dengan surat edaran Pelindo bahwa semua kapal yang sandar harus menggunakan GLC dari Pelindo. GINSI meminta agar GLC jangan diberlakukan secara wajib untuk kapal yang memiliki *crane*, untuk kapal yang tidak mempunyai *crane* hal tersebut tidak masalah. Jumlah kapal yang *gearless* (tidak memiliki *crane* kapal) sekitar 30% (tiga puluh per seratus); -----
- 9.5.28. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Otto Kambay Mulia Caloh dalam persidangan yang menyatakan berdasarkan pengalaman saya, karena kami saat itu bersikeras untuk menggunakan *crane* kami sendiri di dermaga 115 maka akhirnya penggunaan *crane* dikombinasi antara *crane* kapal dengan GLC setelah dilakukan negosiasi dahulu; -----
- 9.5.29. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Hajat Johny Hamzah (Direktur PT Renada Wira Samudera) dalam persidangan yang menyatakan perusahaan PBM bisa mati semua, apabila menggunakan GLC tanpa kombinasi-----

- 9.5.30. Bahwa implementasi penggunaan Gantry Luffing Crane (GLC) di dermaga 101, 101 utara dan 102 dalam kegiatan bongkar muat wajib digunakan oleh pengguna jasa; -----
- 9.5.31. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Aloysius Sunaryo Dharmawan (Kepala Cabang PT Samas Agung Tunggal Perkasa) dalam persidangan yang menyatakan bahwa benar 100% (seratus per seratus) menggunakan GLC; -----
- 9.5.32. Bahwa hal tersebut berkesesuaian dengan keterangan Saksi Dwi Wanto (Operasional PT Pelindo II (Persero) dalam persidangan yang menyatakan semua kapal menggunakan GLC; -----
- 9.5.33. Bahwa jasa selain GLC dalam dua pasar bersangkutan itu adalah jasa *crane* kapal yang karena adanya pengumuman dari Terlapor I di dermaga 101, 101 utara dan 102 dan perjanjian kerja sama Terlapor II di dermaga 114 dan 115 yang dikuatkan dengan surat pemberitahuan Terlapor II tentang kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC menjadi tidak boleh dan tidak dapat menjalankan kegiatan bongkar muat di masing-masing dermaga itu. -----
- 9.6. Majelis Komisi sebagaimana telah diuraikan dalam butir 9.3 Tentang Hukum berpendapat bahwa untuk dapat dinyatakan terjadi pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 perlu dipenuhi beberapa unsur penting yaitu: (1) Penguasaan pasar, (2) Pelaku usaha tersebut menerapkan sebuah perilaku usaha (*conduct*) berupa penghambatan pesaing, (3) Kebijakan perilaku atau *conduct* dimaksud menimbulkan dampak negatif berupa dampak monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. -----
- 9.7. Majelis Komisi memandang bahwa LDP dan Kesimpulan dari Investigator yang menyatakan telah terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara *a quo* harus dilihat dalam konteks pemenuhan pasal secara utuh. Artinya Majelis Komisi akan mempertimbangkan setiap pemenuhan tiga unsur itu dalam penilaian ini secara kumulatif. -----
- 9.8. Majelis Komisi mempertimbangkan pemenuhan unsur penguasaan pasar sebagai berikut: -----
- 9.8.1. Majelis Komisi telah menentukan pasar bersangkutan Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara *a quo* sebagaimana berikut: --
- 9.8.1.1. Pasar bersangkutan terkait dengan Terlapor I adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara, dan 102; -----

- 9.8.1.2. Pasar bersangkutan terkait dengan Terlapor II adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115; -----
- 9.8.2. Untuk mengukur penguasaan pasar, Majelis Komisi terlebih dahulu harus menentukan pasar bersangkutan untuk menentukan pelaku usaha terkait dan besaran pangsa pasar yang dimilikinya; -----
- 9.8.3. Bahwa selanjutnya dengan konstruksi ini Majelis Komisi terlebih dahulu mempertimbangkan pemenuhan unsur Pasal 17 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 untuk menguji apakah Terlapor I dan Terlapor II di masing-masing pasar bersangkutan *a quo* berada dalam posisi penguasaan pasar dimana produk jasa yang disediakan berada dalam posisi belum ada substitusinya; -----
- 9.8.4. Dalam persidangan Majelis Komisi memperoleh fakta bahwa benar dengan adanya tindakan/perilaku Terlapor I dan Terlapor II sebagaimana diuraikan pada butir 9 Tentang Hukum di atas menyebabkan pelayanan jasa bongkar muat di masing-masing dermaga itu hanya dilayani oleh GLC sehingga secara teknis GLC menjadi alat bongkar muat yang 100% (seratus per seratus) digunakan. Namun pada kenyatannya dalam fakta persidangan terungkap bahwa GLC bukanlah alat bongkar muat yang tidak memiliki substitusi; -----
- 9.8.5. Substitusi dimaksud adalah jasa crane kapal dan crane darat lainnya yang karena adanya pengumuman dari Terlapor I di dermaga 101, 101 utara dan 102, dan perjanjian kerja sama Terlapor II di dermaga 114 dan 115 yang dikuatkan dengan surat pemberitahuan Terlapor II tentang kewajiban penggunaan alat bongkar muat GLC menyebabkan penggunaan crane kapal dan crane darat lainnya menjadi tidak boleh digunakan sehingga di masing-masing dermaga tersebut hanya dapat menggunakan alat bongkar muat GLC.; -----
- 9.8.6. Hal ini berarti bahwa GLC bukanlah satu-satunya alat bongkar muat yang tidak memiliki substitusi di masing-masing dermaga perkara *a quo* sehingga unsur Pasal 17 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi; -----
- 9.8.7. Dengan demikian apabila kondisi Pasal 17 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi, Majelis Komisi berpandangan tidak perlu lagi mempertimbangkan keterpenuhan unsur Pasal 17 ayat (2) huruf b dan huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----

9.8.8. Bahwa sebagaimana diuraikan dalam butir 9.8.6 Tentang Hukum di atas Majelis Komisi berpendapat tidak perlu untuk mempertimbangkan pemenuhan unsur dari Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara *a quo*; -----

10. Tentang Dampak Praktek Monopoli; -----

- 10.1. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan persaingan usaha tidak sehat adalah 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;-----
- 10.2. Salah satu bentuk penghambatan atas persaingan usaha adalah tiadanya pilihan konsumen dan atau tersingkirnya pesaing dengan cara yang melawan hukum; ----
- 10.3. Bahwa oleh karena tidak terpenuhinya unsur tiadanya substitusi barang dan /atau jasa yang disediakan oleh Terlapor I dan Terlapor II, maka Majelis Komisi memandang untuk tidak menganalisa dan mempertimbangkan mengenai dampak praktek monopoli perkara *aquo*;-----

11. Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;

- 11.1. Menimbang bahwa Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan sebagai berikut: -----
“Pelaku Usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;” -----
- 11.2. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut:-----
- 11.2.1. Unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain;-----
- 11.2.2. Unsur perjanjian;-----
- 11.2.3. Unsur pelaku usaha pemasok; -----
- 11.2.4. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*); -----
- 11.2.5. Unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*);-----
- 11.2.6. Unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain;-----
- 11.3. Menimbang bahwa oleh karena Terlapor I dan Terlapor II berada pada pasar bersangkutan yang berbeda, maka pembahasan mengenai pemenuhan Unsur Pasal

- 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 akan dibedakan antara Terlapor I dan Terlapor II;-----
- 11.4. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut:
- 11.5. Unsur pelaku usaha dan pihak lain;-----
- 11.5.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah “*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*”;-----
- 11.5.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), sebagaimana diuraikan pada butir 1.1 Tentang Hukum diatas;-----
- 11.5.3. Bahwa pihak lain yang dimaksud dalam perkara ini adalah pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.9 Tentang Hukum di atas;-----
- 11.5.4. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain terpenuhi;
- 11.6. Unsur Perjanjian;-----
- 11.6.1. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan “*perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis*”;-----
- 11.6.2. Bahwa telah terjadi perbuatan saling mengikatkan diri antara Terlapor I dengan pihak lain sebagaimana diuraikan pada butir 6 Tentang Hukum di atas;-----
- 11.6.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi;-----
- 11.7. Unsur pelaku usaha pemasok;-----
- 11.7.1. Bahwa pelaku usaha pemasok adalah pelaku usaha yang menyediakan jasa penyediaan dan atau jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 11.7.2. Bahwa pelaku usaha pemasok dimaksud pada butir 5.5.7.8 Tentang Hukum di atas adalah Terlapor I;-----
- 11.7.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha pemasok terpenuhi;-----
- 11.8. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*);-----

- 11.8.1. Bahwa *tying product* adalah jasa tertentu yang diberikan oleh Terlapor I selaku pelaku usaha kepada pihak lain dalam perjanjian; -----
- 11.8.2. Bahwa *tying product* adalah penyediaan jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.5 Tentang Hukum di atas; -----
- 11.8.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) terpenuhi; -----
- 11.9. Unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*); -----
- 11.9.1. Bahwa *tied product* adalah jasa lain yang diberikan oleh Terlapor I selaku pelaku usaha pemasok kepada pihak lain ;-----
- 11.9.2. Bahwa *tied product* adalah penyediaan jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.8. Tentang Hukum diatas;-----
- 11.9.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) terpenuhi; -----
- 11.10. Unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok; -----
- 11.10.1. Bahwa perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pemasok adalah *tying agreement* antara Terlapor I dengan pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 6.1.5 Tentang Hukum di atas;-----
- 11.10.2. Bahwa Terlapor I yang dalam perkara a quo adalah juga pelaku usaha pemasok mensyaratkan penggunaan jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* (*tied product*) bagi pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara dan 102;-----
- 11.10.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain terpenuhi;-----
- 11.11. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor II, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut:
- 11.12. Unsur pelaku usaha dan pihak lain;-----

- 11.12.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah “*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*”; -----
- 11.12.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia, sebagaimana diuraikan pada butir 1.2 Tentang Hukum di atas;-----
- 11.12.3. Bahwa pihak lain yang dimaksud dalam perkara ini adalah pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada Tentang Hukum di atas;
- 11.12.4. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain terpenuhi; -----
- 11.13. Unsur Perjanjian; -----
- 11.13.1. Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan “*perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis;*” -----
- 11.13.2. Bahwa telah terjadi perbuatan saling mengikatkan diri antara Terlapor II dengan pihak lain sebagaimana diuraikan pada butir 6.1.6 Tentang Hukum di atas; -----
- 11.13.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi; -----
- 11.14. Unsur pelaku usaha pemasok; -----
- 11.14.1. Bahwa pelaku usaha pemasok adalah pelaku usaha yang menyediakan jasa penyediaan dan atau jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC di dermaga 114 dan 115;-----
- 11.14.2. Bahwa pelaku usaha pemasok dimaksud pada Tentang Hukum di atas adalah Terlapor I; -----
- 11.14.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha pemasok terpenuhi; -----
- 11.15. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*);-----
- 11.15.1. Bahwa *tying product* adalah jasa tertentu yang diberikan oleh Terlapor II selaku pelaku usaha kepada pihak lain dalam perjanjian; -----
- 11.15.2. Bahwa *tying product* adalah penyediaan jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.7 Tentang Hukum di atas;-----

- 11.15.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) terpenuhi; -----
- 11.16. Unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*); -----
- 11.16.1. Bahwa *tied product* adalah jasa lain yang diberikan oleh Terlapor II selaku pelaku usaha pemasok kepada pihak lain ; -----
- 11.16.2. Bahwa *tied product* adalah penyediaan jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 5.5.7.8 Tentang Hukum di atas; -----
- 11.16.3. Bahwa dengan demikian unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) terpenuhi; -----
- 11.17. Unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok; -----
- 11.17.1. Bahwa perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pemasok adalah *tying agreement* antara Terlapor II dengan pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 6 Tentang Hukum di atas; -----
- 11.17.2. Bahwa Terlapor II yang dalam perkara *a quo* adalah juga pelaku usaha pemasok mensyaratkan penggunaan jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* (*tied product*) bagi pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115; -----
- 11.17.3. Bahwa dengan demikian unsur perjanjian yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain terpenuhi; -----
- 12. Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----**
- 12.1. Menimbang bahwa Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan sebagai berikut: -----
- “(1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang 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 ke dalam 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”; -----
- 12.2. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut: -----
- 12.2.1. Unsur pelaku usaha; -----
- 12.2.2. Unsur pasar bersangkutan; -----
- 12.2.3. Unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa;-----
- 12.2.4. Unsur dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha yang tidak sehat; -----
- 12.2.5. Unsur barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya;
- 12.2.6. Unsur mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama;-----
- 12.2.7. Unsur satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh per seratus) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu; -----
- 12.3. Menimbang bahwa oleh karena Terlapor I dan Terlapor II berada pada pasar bersangkutan yang berbeda, maka pembahasan mengenai pemenuhan Unsur Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 akan dibedakan antara Terlapor I dan Terlapor II;-----
- 12.4. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut: -----
- 12.5. Unsur pelaku usaha; -----
- 12.5.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah “*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*”; -----

- 12.5.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor I, PT Pelabuhan Indonesia II (Persero), sebagaimana diuraikan pada butir 1.1 Tentang Hukum di atas;-----
- 12.5.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha terpenuhi;-----
- 12.6. Unsur pasar bersangkutan; -----
- 12.6.1. Bahwa pasar bersangkutan dimaksud adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk* cargo di dermaga 101, 101 utara, dan 102 sebagaimana diuraikan pada butir 8.7 Tentang Hukum di atas; -----
- 12.6.2. Bahwa dengan demikian unsur pasar bersangkutan terpenuhi; -----
- 12.7. Unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa;
- 12.7.1. Bahwa berdasarkan Pasal 17 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 unsur 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 ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau*-----
 - c. *satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh per seratus) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu”* -----
- 12.7.1. Bahwa analisa terkait dengan pemenuhan unsur Pasal 17 ayat (2) huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menunjukkan adanya substitusi atas barang dan jasa yang bersangkutan sebagaimana diuraikan pada butir 9.8 Tentang Hukum di atas tidak terpenuhi; -----
- 12.7.2. Bahwa dengan demikian unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa tidak terpenuhi;-----
- 12.8. Bahwa oleh karena Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara *a quo* berdasarkan LDP dan Kesimpulan diperlukan pembuktian keseluruhan unsur secara kumulatif maka dengan tidak terpenuhinya unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa oleh Terlapor I Majelis Komisi tidak mempertimbangkan dan menganalisa pemenuhan unsur selanjutnya pada Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ini;-----
- 12.9. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor II, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur sebagai berikut: -----
- 12.10. Unsur pelaku usaha; -----

- 12.10.1. Bahwa menurut Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud pelaku usaha adalah “*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*”; -----
- 12.10.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor II, PT Multi Terminal Indonesia, sebagaimana diuraikan pada butir 1.2 Tentang Hukum diatas -----
- 12.10.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha terpenuhi; -----
- 12.11. Unsur pasar bersangkutan; -----
- 12.11.1. Bahwa pasar bersangkutan dimaksud adalah penyediaan dan/atau pelayanan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane (GLC) untuk bongkar muat kapal *break bulk cargo* di dermaga 114 dan 115 sebagaimana diuraikan pada butir 8.7.2 Tentang Hukum diatas; -----
- 12.11.2. Bahwa dengan demikian unsur pasar bersangkutan terpenuhi; -----
- 12.12. Unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa;
- 12.12.1. Bahwa berdasarkan Pasal 17 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 unsur 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 ke dalam 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*” -----
- 13.7.1. Bahwa analisa terkait dengan pemenuhan unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa menunjukkan adanya substitusi atas barang dan atau jasa yang bersangkutan sebagaimana diuraikan diatas; -----
- 13.7.2. Bahwa dengan demikian unsur penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa tidak terpenuhi; -----
- 12.13. Bahwa oleh karena Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara *a quo* bedasarkan LDP dan Kesimpulan diperlukan pembuktian keseluruhan unsur secara kumulatif maka dengan tidak terpenuhinya unsur penguasaan atas produksi

dan atau pemasaran barang dan atau jasa oleh Terlapor II Majelis Komisi untuk tidak mempertimbangkan dan menganalisa pemenuhan unsur selanjutnya pada Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ini.-----

13. Tentang Rekomendasi Majelis Komisi; -----

Majelis Komisi merekomendasikan kepada Menteri Perhubungan untuk merevisi penetapan tarif jasa bongkar muat oleh Terlapor I di dermaga 101, 101 utara dan 102, dan penetapan tarif jasa bongkar muat oleh Terlapor II di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan, dengan dasar pertimbangan sebagai berikut: -----

13.1. Fakta persidangan menunjukkan bahwa tarif jasa alat bongkar muat GLC di dermaga 101, 101 utara dan 102 berdasarkan pada satuan perhitungan per-*shift* sementara tarif jasa alat bongkar muat GLC di dermaga 114 dan 115 berdasarkan pada satuan perhitungan per ton;-----

13.2. Dasar perhitungan ini tidak sesuai dengan Pasal 7 huruf d angka 20 Peraturan Menteri Nomor 6 Tahun 2013 tentang Jenis, Struktur, dan Golongan Tarif Jasa Pelabuhan yang menentukan bahwa “*pelayanan jasa alat, dihitung berdasarkan satuan per unit/kegiatan per jam/hari/bulan/tahun*”; -----

14. Tentang Pertimbangan Majelis Komisi Sebelum Memutus; -----

14.1. Bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan bagi Terlapor I sebagai berikut; -----

14.1.1. Majelis Komisi menilai Terlapor I tidak bersikap kooperatif dalam menyerahkan dokumen yang diminta Majelis Komisi dalam persidangan;---

14.1.2. Majelis Komisi menilai Terlapor I melalui Kuasa Hukumnya telah menunjukkan sikap yang tidak hormat dalam beberapa kali persidangan majelis perkara *a quo*;-----

14.2. Bahwa Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal yang meringankan bagi Terlapor I dan Terlapor II yaitu: -----

14.2.1. Bahwa Majelis Komisi menilai Terlapor I dan Terlapor II yang telah bersikap kooperatif dengan selalu hadir dalam Sidang Majelis Komisi;-----

14.2.2. Bahwa Majelis Komisi menilai Terlapor II bersikap kooperatif dalam menyerahkan data yang diminta Majelis Komisi dalam persidangan;-----

15. Tentang Perhitungan Denda; -----

Menimbang bahwa Komisi berwenang untuk menjatuhkan sanksi bagi para Terlapor, Majelis Komisi memperhitungkan hal-hal sebagai berikut:-----

- 15.1. Bahwa menurut Pedoman Pasal 47 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 (selanjutnya disebut “**Pedoman Pasal 47**”) tentang Tindakan Administratif, denda merupakan usaha untuk mengambil keuntungan yang didapatkan oleh pelaku usaha yang dihasilkan dari tindakan anti persaingan. Selain itu denda juga ditujukan untuk menjerakan pelaku usaha agar tidak melakukan tindakan serupa atau ditiru oleh calon pelanggar lainnya;-----
- 15.2. Bahwa berdasarkan Pasal 36 huruf l jo. Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi berwenang menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 15.3. Bahwa sesuai dengan ketentuan Pasal 47 ayat (2) huruf g, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi berwenang menjatuhkan sanksi tindakan administratif berupa pengenaan denda serendah-rendahnya Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah) dan setinggi-tingginya Rp 25.000.000.0000,00 (dua puluh lima miliar rupiah);-----
- 15.4. Bahwa dalam penentuan rentang besaran denda yang diatur pada Pedoman Pasal 47, jumlah akhir dari besaran denda dalam keadaan apapun tidak boleh melebihi 10% (sepuluh per seratus) dari total *turn over* pada tahun berjalan dari pihak Terlapor. Apabila 10% (sepuluh per seratus) *turn over* lebih besar dari Rp 25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar rupiah), maka akan dikenakan denda akhir paling tinggi sebesar Rp 25.000.000.000,- (dua puluh lima milyar rupiah);
- 15.5. Bahwa berdasarkan Pedoman Pasal 47, Majelis Komisi dapat mengenakan tambahan denda karena hal-hal yang memberatkan dengan perhitungan nilai dasar akan ditambah sampai dengan 100% (seratus per seratus);-----
- 15.6. Bahwa Majelis Komisi menilai pelanggaran terhadap Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dilakukan sejak bulan September 2012 sampai dengan diputusnya perkara *a quo*;-----
- 15.7. Bahwa Majelis Komisi menentukan nilai dasar perhitungan denda Terlapor II adalah 30% (tiga puluh per seratus) dari jumlah selisih laba bersih yang diperoleh Terlapor II dari kegiatan bongkar muat pada pasar bersangkutan pada setiap tahun pelanggaran kemudian dikurangi hal-hal yang meringankan sebesar 10% (sepuluh per seratus) karena kooperatif selalu hadir dan memberikan dokumen dalam persidangan;-----

16. Tentang Diktum Putusan dan Penutup;

Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta, penilaian, analisis dan kesimpulan di atas, serta dengan mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi:-----

MEMUTUSKAN

1. Menyatakan bahwa Terlapor I terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 101, 101 utara dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok; -----
2. Menyatakan bahwa Terlapor II terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pasar bersangkutan di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok; -----
3. Menyatakan bahwa Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
4. Membatalkan Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/3/15/PI.II-11 tanggal 8 November 2011 perihal pemanfaatan alat bongkar muat baru, Surat Direksi PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) Nomor TM.15/2/7/PI.II-12 tanggal 9 Mei 2012 perihal Pengoperasian Gantry Luffing Crane, Surat Nomor FP.003/103/10/CPTK-12 tanggal 21 September 2012 perihal Surat Pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat crane darat Gantry Luffing Crane di dermaga 101, 101 utara dan 102; -----
5. Membatalkan Surat Edaran PT Multi Terminal Indonesia Nomor HM.498/8/17/MTI-2011 tanggal 30 November 2011 perihal penggunaan peralatan bongkar muat, Kesepakatan Bersama antara PT Multi Terminal Indonesia (PT MTI) dengan Mitra Kerja PT Multi Terminal Indonesia tentang Pemakaian *Crane* Darat (GLC) Untuk Kegiatan Bongkar Muat berdasarkan Berita Acara Nomor UM.268/4/2C/MTI-2012 tanggal 21 Mei 2012, Surat Pemberitahuan Nomor TH.12/1/12/MTI-2012 tanggal 27 Agustus 2012 perihal penggunaan alat bongkar muat/Gantry Luffing Crane (GLC) dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai kewajiban penggunaan alat bongkar muat *crane* darat Gantry Luffing Crane di dermaga 114 dan 115; -----
6. Memerintahkan Terlapor I untuk mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan sebagaimana tersebut pada diktum 4 dan diktum 5 di atas pada 2 (dua) surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari kerja dengan ketentuan pengumuman tersebut dimuat pada halaman khusus berita ekonomi dengan ukuran sepatutnya;-----
7. Menghukum Terlapor II, membayar denda sebesar Rp 5.332.500.000,00 (lima milyar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan

kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha); -----

8. Memerintahkan Terlapor I untuk menyerahkan bukti pengumuman sebagaimana dimaksud pada diktum 6 di atas kepada KPPU;-----
9. Memerintahkan Terlapor II untuk menyerahkan salinan bukti pembayaran denda ke KPPU, setelah melakukan pembayaran denda. -----

Demikian putusan ini ditetapkan melalui musyawarah dalam Sidang Majelis Komisi pada hari **Selasa** tanggal **24 Februari 2015** dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari **Jumat** tanggal **20 Maret 2015** oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Dr. Syarkawi Rauf, S.E., M.E. sebagai Ketua Majelis Komisi; Saidah Sakwan, M.A. dan Ir. M. Nawir Messi, M.Sc. masing-masing sebagai Anggota Majelis Komisi, dengan dibantu oleh Dewi Meryati, S.Kom., M.H., dan Luqman Nurdhiansyah, S.H. masing-masing sebagai Panitera.

Ketua Majelis Komisi,

t.t.d.

Dr. Syarkawi Rauf, S.E., M.E.

Anggota Majelis Komisi,

t.t.d.

Saidah Sakwan, M.A.

Anggota Majelis Komisi,

t.t.d.

Ir. M. Nawir Messi, M.Sc.

Panitera,

t.t.d.

Dewi Meryati, S.Kom, M.H.

t.t.d.

Luqman Nurdhiansyah, S.H.

Salinan sesuai dengan aslinya,
SEKRETARIAT KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA
 Direktur Persidangan,

A. Junaidi, S.H., M.H., L.L.M., M.Kn.