

# BAB I PENDAHULUAN

## I.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan salah satu bagian penting dalam kehidupan masyarakat. Transportasi dibutuhkan untuk mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya<sup>1</sup>. Transportasi juga memegang peranan yang sangat penting dalam mencapai usaha dalam mengembangkan ekonomi suatu bangsa yang dimana transportasi menjadi sarana untuk mempermudah aktifitas manusia dalam melakukan berbagai kegiatan perekonomian.

Salah satu yang paling banyak digunakan dalam kegiatan perekonomian terutama terkait dengan kegiatan pengangkutan barang adalah transportasi udara. Keadaan ini yang membuat bandara tidak hanya sebagai tempat berangkat dan mendaratnya pesawat atau naik turunnya penumpang, sekarang berkembang menjadi kawasan yang sangat penting dalam mendorong laju pertumbuhan ekonomi dan pembangunan di wilayah sekitar. Karena dengan adanya keberadaan Bandara mempermudah segala aktivitas baik berupa penerbangan ataupun aktivitas-aktivitas lain yang mendukung laju perekonomian suatu negara.

Semakin besar suatu bandara akan membuka ruang komersial yang dapat di pergunakan untuk membuka segala jenis usaha di dalamnya. Keberadaan suatu bandara yang bertaraf tidak hanya nasional namun juga bertaraf Internasional akan disambut baik oleh para investor atau pelaku usaha yang tertarik melakukan kegiatan usahanya yang berkaitan dengan usaha di Bandara. Hal tersebut merupakan pertanda baik dalam pertumbuhan ekonomi dan juga perkembangan suatu wilayah.

Seperti beberapa wilayah di Indonesia yang memiliki Bandara yang bertaraf Internasional seperti Surabaya, Medan, dan Makasar yang dapat dilihat langsung bagaimana pertumbuhan serta perkembangan wilayah tersebut baik dalam sektor perekonomian maupun tatanan kehidupan masyarakatnya.

---

<sup>1</sup> Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, h. 13.

Karena berkaitan dengan kepentingan masyarakat luas maka dalam hal pengelolaan bandara dikuasai penuh oleh Negara, sebagaimana tertuang dalam Pasal 33 ayat 2 Undang-Undang dasar Republik Indonesia Tahun 1945<sup>2</sup> “Cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara dan yang menguasai hajat idup orang banyak di kuasai oleh Negara.” Dalam hal ini keterlibatan Negara adalah sebagai pihak yang mengelola segala bentuk kegiatan di bandara.

Berangkat dari peraturan tersebut maka BUMN dalam hal ini memiliki hak memonopoli pasar yang menyangkut kepentingan secara umum masyarakat Indonesia demi terciptanya kesejahteraan. Hal tersebut juga tercantum dalam Pasal 50 dan 51 UU.No.5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat (UU.No.5/99) mengenai hal yang dapat di kecualikan dalam undang-undang tersebut.

Dalam hal ini Negara mendominasi peran selain sebagai operator juga sebagai regulator yang berperan menyusun dan menetapkan aturan-aturan dalam pelaksanaan pengelolaan Bandara. Hal tersebut dapat dilihat dalam aturan mengenai kegiatan usaha bandara dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Bab XI Pasal 233 “Kegiatan perusahaan di Bandar udara” berbunyi “ Pelayanan jasa kebandarudaraan sebagaimana di maksud dalam Pasal 232 ayat (2) dapat diselenggarakan oleh ; a. badan usaha banda udara untuk Bandar udara yang diusahakan secara komersil setelah memperoleh izin dari Menteri; atau b. unit penyelenggaraan Bandar udara untuk Bandar udara yang belum diusahakan secara komersil yang di bentuk oleh dan bertanggung jawab kepada Pemerintah dan Pemerintah Daerah”. Kemudian di ikuti dengan Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan Bab II Pasal 4 ayat (5) yang menyebutkan “Bandar udara sebagaimana dimaksud menurut penyelenggarannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (2) huruf a dibedakan atas dasar ;

- a. Bandar udara umum yang diusahakan oleh Pemerintah, Pemerintah Propinsi, Pemerintah Kabupaten/Kota, atau Badan Usaha kebandarudaraan;

---

<sup>2</sup> Undang-undang Dasar tahun 1945 Pasal 33 ayat (2).

- b. bandar udara khusus yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Propinsi, Pemerintah kabupaten/kota atau Badan Hukum Indonesia”<sup>3</sup>.

Berdasarkan aturan tersebut maka untuk bandara-bandara besar di Indonesia Pengelolaannya di serahkan kepada dua BUMN yaitu PT.Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II. Kedua perusahaan tersebut merupakan badan usaha yang di bentuk oleh pemerintah melalui izin atas Menteri yang untuk masing-masing perusahaan tersebut memiliki kawan yang berbeda. Kawasan timur Indonesia dimulai dari Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Denpasar, Mataram, Kupang, Banjarmasin, Balikpapan, Makasar, Manado, Ambon, Biak menjadi kawasan yang di kelola dan dikuasai oleh PT. Angkasa Pura I. Sementara wilayah barat Indonesia seperti Bandung, Halim Perdana Kusuma, Soekarno-Hatta, Palembang, Padang, Medan, Banda-Aceh,dan Pontianak di kelola oleh PT. Angkasa Pura II. Penyerahan pengelolaan kepada kedua BUMN tersebut di atur kembali lebih lanjut oleh pemerintah dalam Peraturan Pemerintah Indonesia Nomor 5 Tahun 1992 tentang pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura menjadi Perusahaan Perseroan (persero) dengan akta Notaris Muhaini Salim, SH tanggal 3 januaru 1993.

Atas kewenangannya tersebut, sebagai pengelola jasa kebandarudaraan, BUMN ini dituntut untuk lebih berperan terhadap masyarakat atau para pengguna jasa dalam peningkatan pelayanan secara optimal.Pengelola bandara juga dapat melakukan kerjasama dedalam rangka memberikan peluang bisnis di bandara bagi investor atau pelaku usaha tertentu.

Kegiatan perekonomian yang paling sering di lakukan di bandara adalah ekspor dan impor, yang dimana para pelaku usaha dalam negeri melakuakan pengiriman barang hasil transaksi jual beli mereka keluar negeri secara legal,<sup>4</sup> begitupun sebaliknya. Hal ini tidak lepas dari para pelaku usaha penyedia jasa kargo. Usaha kargo merupakan salah satu jenis usaha pengiriman barang yang dilakukan dari dan ke tujuan di kota maupun negara lainnya<sup>5</sup>. Pengiriman barang

<sup>3</sup> Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 2001 Tentang Kebandarudaraan.

<sup>4</sup>Pengertian Ekspor dan Impor, <https://www.pendidikanku.org/2018/05/pengertian-ekspor-impor-dan-contohnya.html> , di akses pada tanggal 2 Oktober 2018.

<sup>5</sup> <https://www.pendidikanku.org/2018/05/pengertian-ekspor-impor-dan-contohnya.html> , di akses pada tanggal 2 Oktober 2018.

yang dilakukan oleh pihak kargo tentu saja akan membuat para pelaku dunia usaha bisa mengirimkan barang hasil usahanya dengan aman dan selamat.<sup>6</sup>

Berkembangnya para pelaku usaha di industri penyedia jasa pengiriman barang ini membuat para pelaku usaha di dalamnya berlomba-lomba membuat layanan yang terbaik, mulai dari pengiriman barang secara regular sampai dengan *one day service* (sehari sampai). Perusahaan pengiriman barang juga tidak hanya antara pulau di Indonesia namun juga ada yang melayani kegiatan impor dan ekspor ke Negara lain di seluruh dunia.

Faktor keamanan menjadi perhatian penting terutama untuk para pelaku usaha penyedia jasa pengiriman kargo yang pastinya mereka mengharapkan barang yang dikirim akan selamat sampai tujuan. Karena itu perlu adanya tindakan pengamanan baik dari penyedia jasa kargo maupun pengelola bandara. Pengertian pengamanan itu sendiri Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 tahun 2004 tanggal 21 Mei 2004 adalah gabungan sumber daya manusia, fasilitas dan materil serta prosedur untuk melindungi penerbangan dari tindakan gangguan melawan hukum<sup>7</sup>. Pengelola bandara dalam hal ini juga seharusnya memastikan keamanan baik yang akan masuk maupun keluar dari bandara. Sesuai dengan amanat Undang-Undang yaitu pada UU. Nomor 15 Tahun 1992 tentang penerbangan, “Penyelenggara bandar udara bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan serta kelancaran pelayanannya”.<sup>8</sup> Berangkat dari peraturan tersebut maka PT. Angkasa Pura selaku pengelola bandara menerapkan Daerah Keamanan Terbatas (DKT). Daerah Keamanan Terbatas (DKT) menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : Kp 626 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Program Keamanan Penerbangan yaitu :

“Daerah tertentu di dalam bandar udara maupun di luar bandar udara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan penerbangan, penyelenggaraan bandar udara, dan kepentingan lain dimana daerah

---

<sup>6</sup> Warpani, Suwardjoko P., Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB, 2002.

<sup>7</sup> Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 54 tahun 2004 Bab II tentang definisi pengamanan

<sup>8</sup> UU. Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, Pasal 3.

tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan keamanan.”<sup>9</sup>

Yang termasuk dalam Daerah Keamanan Terbatas (DKT) seperti :

- a. daerah keberangkatan penumpang antara tempat pemeriksaan keamanan dan pesawat udara;
- b. daerah *service road* (*ram p*);
- c. fasilitas perbaikan pesawat udara (hangar)
- d. tempat penyiapan bagasi (*baggage make up area*);
- e. tempat penurunan dan pengambilan bagasi tercatat;
- f. daerah gudang kargo (*cargo sheds*);
- g. daerah penempatan bagasi tercatat dan kargo yang telah diperiksa yang akan dimuat ke pesawat udara;
- h. pusat pengiriman pos;
- i. daerah sisi udara catering; dan
- j. fasilitas pembersihan pesawat udara.

Dalam daerah khusus ini tidak sembarang orang boleh masuk, harus yang mempunyai izin seperti memiliki *pas* bandara. Didalam daerah ini juga akan dilakukan pemeriksaan lebih lanjut terhadap barang bawaan atau kargo yang akan masuk ke dalam bandara.

Pada pelayanan jasa kargo, Pemerintah yang dalam hal ini Menteri Perhubungan harus dapat memastikan baik itu keamanan barang maupun keselamatan penerbangan. Salah satunya dalam bentuk penetapan peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2010, tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional pada tanggal 2 Februari 2010. Dari situ muncul berbagai peraturan-peraturan seperti Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan Kargo yang Diangkut dengan Pesawat Udara tertanggal 21 April 2011<sup>10</sup> yang di keluarkan oleh otoritas

<sup>9</sup> Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara No. KP.626 Tahun 2015 Tentang Pedoman Teknis Operasional Program Keamanan Penerbangan.

<sup>10</sup> Agus Pambagio, *Patgulipat Munculnya Regulated Agent*, diakases dari <https://news.detik.com/kolom/d-1693523/patgulipat-munculnya-regulated-agent> , pada tanggal 4 Oktober 2018 pukul 08.57.



penerbangan Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dengan tujuan untuk memperbaiki pelayanan kargo.

Namun dalam pelaksanaannya, Pemeriksaan kargo di Daerah Keamanan Terbatas atau area gudang lini 1 bandara oleh pengelola bandara masih banyak kekurangan seperti penumpukan barang yang belum di cek keamanannya, adanya barang yang diizinkan walaupun belum di periksa melalui *x-ray*, dan alasan lain seperti keterbatasan waktu dan alat. Area pergudangan lini 1 juga rawan di masuki oleh orang yang tidak berkepentingan karena pemeriksaan lebih diutamakan untuk kargo yang akan segera di kirim sehingga pemeriksaan untuk orang yang akan masuk cenderung lemah<sup>11</sup>. Adanya dorongan dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*)<sup>12</sup> sebagai organisasi penerbangan Internasional untuk peningkatan keamanan khususnya kargo yaitu dengan melibatkan pihak ketiga atau dapat di sebut *Regulated Agent* (RA) sebagai lembaga untuk memeriksa keamanan kargo sebelum akhirnya masuk ke bandara dan diangkut menggunakan pesawat.

Menanggapi permasalahan ini, Kementerian Perhubungan dirasa perlu untuk menerapkan *Regulated Agent* (RA) di Indonesia dengan membuat regulasi baru yaitu Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang penerbangan dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/255/IV/2011 tentang Pemeriksaan Keamanan Kargo yang Diangkut dengan Pesawat Udara tertanggal 21 April 2011 sebagai landasan terbentuknya *Regulated Agent* (RA) di Indonesia. *Regulated Agent* (RA) merupakan badan hukum Indonesia berupa agen kargo atau bidang lainnya yang disertifikasi Menteri Perhubungan yang melakukan kegiatan bisnis dengan Badan Usaha Angkutan Udara atau Perusahaan Angkutan Udara Asing untuk melakukan pemeriksaan keamanan terhadap kargo yang ditangani atau yang diterima dari Pengirim. Dengan sumber daya yang lebih baik, RA diharapkan sebagai salah satu cara meningkatkan keamanan agar sesuai dengan standar keamanan. Dengan adanya RA proses pengecekan menjadi lebih menyeluruh dengan tahapan sebagai berikut :

---

<sup>11</sup> Rusnah Indah Cahyati, *Analisis Masalah dan Dampak yang Timbul dari Implementasi Regulated Agent (Part 4)*, di akses dari <https://kumpulan.karyasiswa.wordpress.com/2011/12/09/analisis-masalah-dan-dampak-yang-timbul-dari-implementasi-regulated-agent-part-4/>, pada tanggal 04 Oktober 2018 pukul 09.11.

<sup>12</sup> <http://lontar.ui.ac.id>. Diakses Pada Tanggal 29 Oktober 2018.

a. Penerimaan

*Regulated Agent* yang bertugas melakukan proses pemeriksaan, penyimpanan, dan pemeliharaan dokumen pemberitahuan tentang isi, surat muatan udara, dan perjanjian pengiriman kargo bagi pengirim pabrikan.

b. Pemeriksaan

*Regulated Agent* melakukan pemeriksaan barang di ruang pemeriksaan menggunakan *x-ray* dan serangkaian detektor.

c. Penyimpanan

Setelah barang diperiksa dan dinyatakan lolos, *Regulated Agent* harus melakukan sertifikasi terhadap pengirim pabrikan (*known shipper*).

d. Pengangkutan

Kargo yang dikirim oleh pengirim pabrikan (*known shipper*) diangkat dan dilakukan pemeriksaan keamanan manual secara random.

e. Penyerahan

Kargo yang telah dilakukan pemeriksaan keamanan diberi label pemeriksaan keamanan dan dibuatkan jaminan keamanan pengiriman.

Namun hal ini membuat adanya sedikit penambahan alur pemeriksaan dari yang sebelumnya kargo yang akan di kirimkan di bawa langsung ke area gudang lini 1 bandara lalu di lakukan proses pengecekan sebelum diangkat ke dalam pesawat, setelah adanya RA maka pengirim kargo harus membawa kargonya ke gudang milik RA yang selanjutnya di periksa dan di beri sertifikat beserta lebel dari RA tersebut sebelum di bawa ke bandara. Setelah di bandara PT.Angkasa Pura melakukan pengecekan dokumen hasil pemeriksaaan yang di lakukan oleh RA sebelum diangkat ke pesawat.

Pada prakteknya, pemberlakuan RA di Indonesia tidak sesuai harapan semua pihak. Tidak tercapainya efisiensi dalam segi waktu maupun biaya yang harus diterima para pelaku usaha kargo karena harus melalui proses yang lebih panjang dan mengeluarkan biaya yang lebih dari biasanya dan membuat kebijakan ini menuai protes yang cukup tajam. Bahkan kalangan pelaku usaha, khususnya yang bergerak dalam bidang jasa ekspres dan *forwarder* mendesak pemerintah menghilangkan pemberlakuan wajib pemeriksaan kargo udara melalui

agen inspeksi/ *Regulated Agent* (RA)<sup>13</sup>karena mengakibatkan dampak kepada kepentingan umum berupa biaya logistic yang tinggi yang akan mempengaruhi perekonomian nasional.

Tidak tercapainya efisiensi ini tidak sejalan dengan visi dan misi serta arah kebijakan pemerintah dalam bidang transportasi ini telah tercermin pada GBHN berdasarkan TAP MPR No.II/MPR/1993, antara lain menyebutkan bahwa “Pembangunan transportasi yang berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya, politik dan pertahanan keamanan diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi nasional yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara tertib, lancar aman, nyaman, dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan.” Maksud dari kata efisien dalam hal ini adalah bagaimana suatu bandara memiliki kemampuan menyelesaikan pekerjaan dengan benar sehingga memperoleh output berupa hasil, produktivitas serta kinerja yang lebih tinggi daripada input yang di dalamnya meliputi tenaga kerja, bahan, uang, mesin dan waktu yang dikeluarkan untuk memperkecil biaya penggunaan sumber daya guna pencapaian output yang telah ditentukan atau memaksimalkan pengeluaran dengan jumlah input yang terbatas.

Pengelola bandara yang dalam hal ini seharusnya menerapkan kebijakan ataupun peraturan yang mendukung terwujudnya kesejahteraan secara menyeluruh baik untuk para mitra usahanya maupun untuk para konsumen, namun dalam beberapa kasus pengelola bandara justru membuat kebijakan yang cenderung mengambil keuntungan pribadi. Pengelola bandara menyalah gunakan posisi dominannya sebagai BUMN yang di berikan hak untuk mengelola segala bentuk kegiatan di bandara untuk mengambil keuntungan yang sebesar-besarnya. Dalam kegiatan usaha kargo pengelola bandara menetapkan Harga Pokok Produksi (HPP) yang terlampaui tinggi sementara tidak ada nilai tambah yang di berikan pengelola bandara sehingga berpotensi merugikan kepentingan umum khususnya merugikan perekonomian nasional.

Hal ini tentunya menimbulkan permasalahan yang cukup meresahkan iklim dalam persaingan usaha karena tidak sesuai dengan tujuan dari dibuatnya

---

<sup>13</sup>Penerapan *Regulated Agent* (RA), di akses dari <http://dephub.go.id/post/read/penerapan-regulated-agent-ra-5302> , pada tanggal 04 Oktober 2018 pukul 10.09.



Undang-undang Nomor 5 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang semata-mata untuk mewujudkan demokrasi ekonomi yang menghendaki adanya kesempatan yang sama bagi setiap warga negara dan mencegah terjadinya pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu. Namun dalam beberapa kasus yang ada seperti di bandara Kualanamu Medan dan bandara Hasanuddin Makasar, yang dimana pengelola bandara telah di putus bersalah oleh KPPU namun pihak pengelola masih menganggap apa yang dilakukannya termasuk dalam pengecualian Pasal 50 dan 51 UU.No.5/99.

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, peneliti tertarik untuk meneliti dan mengkaji sebagai bentuk karya ilmiah (proposal) dengan judul “Praktek Monopoli Dalam Kegiatan Usaha Kargo Di Bandara”

### **I.2 Perumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang penulis telah kemukakan di atas, maka beberapa pokok permasalahan yang akan penulis rumuskan adalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana praktek monopoli yang dilakukan dalam kegiatan usaha kargo oleh pengelola bandara ?
- b. Apakah praktek monopoli dapat di kecualikan dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaa tidak sehat?

### **I.3 Ruang Lingkup Penulisan**

Dalam ruang lingkup penulisan, penulis memberi batasan penulisan. Yaitu mengenai Praktek Monopoli dalam kegiatan usaha kargo di bandara oleh pengelola bandara yaitu PT Angkasa Pura II di bandara Kualanamu, Medan dan PT Angkasa Pura I di bandara Hasanuddin Makasar berdasarkan Putusan Nomor 03/KPPU-I/2017 dan 22/KPPU-L/2007 serta meninjau praktek tersebut sesuai Pasal 50 dan 51 Undang-undang nomer 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat

## **I.4 Tujuan dan Manfaat Penulisan**

### **a. Tujuan Penulisan**

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan skripsi ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui praktek monopoli yang dilakukan dalam kegiatan usaha kargo oleh pengelola bandara
- 2) Untuk mengetahui praktek monopoli dapat di kecualikan dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaa tidak sehat.

### **b. Manfaat Penulisan**

Melalui penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis dalam pengembangan ilmu hukum pada umumnya.

- a. Secara teoritis, pembahasan terhadap masalah-masalah yang telah dirumuskan diharapkan dapat dijadikan sebagai sumbangan dibidang hukum, khususnya PT.Angkasa Pura I dan PT.Angkasa Pura II selaku pengelola bandara dan pelaku usaha pengiriman barang atau kargo. Selain itu hasil pemikiran dari penulisan ini juga menambah manfaat kepustakaan di bidang persaingan usaha pada khususnya.
- b. Secara praktis, pembahasan terhadap permasalahan ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi pengelola bandara dan khususnya Pemerintah sebagai bahan pertimbangan di dalam menentukan kebijakan dan langkah-langkah untuk memberikan perlindungan hukum yang baik terhadap para pelaku usaha penyedia jasa pengiriman barang atau kargo sehingga dapat menimbulkan iklim persaingan yang sehat.

## **I.5 Kerangka Teori dan Konseptual**

### **a. Kerangka Teori**

Kerangka teori yang digunakan adalah teori kepastian hukum. Menurut *Utrecht*, teori kepastian hukum adalah suatu jaminan bahwa suatu hukum harus dijalankan dengan cara yang baik atau tepat. Kepastian hukum merupakan tujuan utama dari hukum maka dari itu hukum tanpa adanya nilai kepastian akan kehilangan arah pada maknanya, dikarenakan tidak dapat digunakan sebagai

pedoman perilaku setiap orang. Ada dua kepastian dari teori kepastian hukum yaitu, pertama adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan, dan kedua berupa keamanan hukum bagi individu dari kewenangan pemerintah, karena dengan adanya aturan hukum yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang dapat dilakukan dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu. Kepastian hukum bukan hanya dari Pasal -pasal dalam undang-undang melainkan adanya konsistensi dalam putusan hakim antara putusan hakim yang satu dengan putusan hakim lainnya untuk kasus yang serupa yang telah diputuskan<sup>14</sup> dalam penelitian akan menggunakan teori kepastian hukum menurut *Utrecht*, kepastian hukum mengandung dua pengertian, yaitu yang pertama, adanya aturan yang bersifat umum membuat individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan, dan kedua, berupa keamanan hukum bagi individu dari kesewenangan pemerintah karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja yang boleh dibebankan atau dilakukan oleh negara terhadap individu.<sup>15</sup>

#### **b. Kerangka Konseptual**

Kerangka konseptual merupakan pedoman yang lebih konkrit dari teori, yang berisikan definisi-definisi operasional yang menjadi pegangan dalam proses penelitian yaitu pengumpulan, pengelolaan, analisis dan kontruksi data dalam skripsi ini serta penjelasan tentang konsep yang digunakan. Adapun beberapa definisi dan konsep yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

- a) Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta : Kencana Pradana Media, 2008, h.158.

<sup>15</sup>Riduan Syahrani, *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999, h. 23.

<sup>16</sup>Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat Pasal 1 huruf a.

- b) Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat kargo serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi<sup>17</sup>
- c) Pengelola Bandara merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam bidang usaha pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara di wilayah Indonesia . Pengelola Bandara dibagi menjadi 2 yaitu PT.Angkasa Pura I (wilayah timur) dan PT.Angkasa Pura II (wilayah barat) telah mendapatkan kepercayaan dari Pemerintah Republik Indonesia untuk mengelola dan mengupayakan perusahaan Pelabuhan Udara<sup>18</sup>
- d) Kargo adalah barang atau produk yang ditransportasikan, umumnya untuk kepentingan komersial, dengan menggunakan kapal laut atau pesawat udara.<sup>19</sup>
- e) Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antara 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.<sup>20</sup>
- f) Daerah Keamanan Tertentu (DKT) adalah area dimana setiap orang dan barang yang hendak masuk ke dalamnya harus memiliki Ijin Masuk yang sah misalnya ID Card dan tiket, serta telah melalui proses pemeriksaan keamanan di SCP dan diawasi pergerakannya oleh petugas Keamanan.<sup>21</sup>
- g) *Regulated Agent* (RA) badan hukum Indonesia yang melakukan kegiatan usaha dengan badan usaha angkutan udara yang memperoleh izin dari Dirjen Hubungan Udara untuk melaksanakan pemeriksaan keamanan terhadap yang ditangani atau yang diterima dari pengirim.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang kebandarudaraan

<sup>18</sup> *Sejarah Perusahaan*, "<http://www.angkasapura2.co.id/id/tentang/sejarah>", diakses pada tanggal 30 September 2018.

<sup>19</sup> Adrian Subastian, "Apa Itu Cargo atau Kargo?" "<http://www.adrianoize.com/2014/09/cargo-kargo.html>" diakses pada tanggal 01 Oktober 2018 pukul 04.00.

<sup>20</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999, Pasal 1 huruf F

<sup>21</sup> *Pengertian DKT dalam Dunia Penerbangan*, "[http://scp2\\_sentani.blogspot.com/2016/08/pengertian-dkt-dalam-dunia-penerbangan.html](http://scp2_sentani.blogspot.com/2016/08/pengertian-dkt-dalam-dunia-penerbangan.html)", diakses pada tanggal 01 Oktober 2018 pukul 04.14.

<sup>22</sup> *Regulated Agent Indonesia*, "<http://eksimp.com/regulated-agent-indonesia/>" di akses pada tanggal 01 Oktober 2018 pada pukul 04.18.



- h) Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) lembaga independen yang dibentuk untuk mengawasi pelaksanaan UU no. 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.<sup>23</sup>

## **I.6 Metode Penelitian**

Didalam mengungkapkan permasalahan dan pembahasan yang berkaitan dengan materi penulisan dan penelitian, diperlukan data atau informasi yang akurat. Maka dari itu digunakan sarana penelitian ilmiah yang berdasarkan pada metode penelitian. Penulis menggunakan metode penelitian sebagai berikut:

### **a) Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan yaitu yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau bahan sekunder yang akan dikumpulkan serta dianalisa dan diteliti. Penelitian ini mengandung teori-teori yang diperoleh dari bahan pustaka.

### **b) Pendekatan Masalah**

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan deskriptif analitis yang dilakukan untuk memperoleh gambaran yang jelas mengenai yang selanjutnya akan dihubungkan dengan teori-teori, dan praktik implementasi penyelesaian sengketa pada umumnya dan khususnya mengenai acara yang berkaitan dengan persaingan usaha.

### **c) Sumber Data**

Mengenai sumber data yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini adalah data sekunder. Menurut kekuatan mengikatnya, data sekunder dapat digolongkan menjadi tiga golongan, yaitu:

#### **1) Sumber Bahan Hukum Primer**

Sumber bahan hukum primer yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat seperti Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, Putusan KPPU nomor 03/KPPU-I/2017 dan 22/KPPU-L/2007.

#### **2) Sumber Bahan Hukum Sekunder**

---

<sup>23</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999, Pasal 1 angka 18

Sumber bahan hukum sekunder yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan yang membahas atau menjelaskan sumber bahan hukum primer yang berupa buku teks, jurnal hukum, majalah hukum, pendapat para pakar serta berbagai macam referensi yang berkaitan dengan kepailitan, perusahaan maskapai penerbangan, ganti rugi tiket penumpang.

### 3) Sumber Bahan Hukum Tersier

Sumber bahan hukum tersier yang dipergunakan dalam penulisan skripsi ini yaitu bahan-bahan penunjang yang menjelaskan dan memberikan informasi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, berupa kamus-kamus hukum, media internet, buku petunjuk atau buku pegangan, ensiklopedia serta buku mengenai istilah-istilah yang sering dipergunakan mengenai kepailitan, perusahaan maskapai penerbangan, dan ganti rugi tiket penumpang.

#### d) Teknik Analisis Data

Teknis Analisis Data, merupakan langkah-langkah yang berkaitan dengan pengelolaan terhadap bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan untuk menjawab rumusan masalah yang dilakukan dengan cara analisis kualitatif. Sedangkan untuk menganalisis bahan hukumm digunakan teknik penulisan Deskriptif Analisis, yaitu menjelaskan secara rinci dan sistematis terhadap pemecahan masalah.

## I.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini berisi 5 bab yang terdiri atas;

### **BAB I PENDAHULUAN**

Dalam bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penulisan, tujuan dan manfaat penulisan, kerangka teori dan konseptual, metode penelitian dan sistematika penulisan.

**BAB II            TINJAUAN UMUM MENGENAI PRAKTEK MONOPOLI  
DAN PENGELOLA BANDARA**

Dalam bab ini diuraikan mengenai tinjauan umum mengenai monopoli dan PT. Angkasa Pura I dan PT. Angkasa Pura II selaku pengelola bandara di Indonesia

**BAB III           PRAKTEK MONOPOLI YANG DILAKUKAN DALAM  
KEGIATAN USAHA KARGO OLEH PENGELOLA  
BANDARA**

Dalam bab ini menguraikan mengenai praktek monopoli dalam pengelolaan kargo di bandara Kualanamu Medan dan bandara Hasanuddin Makasar dalam putusan dan analisa kasus beserta uraian mengenai penyelesaian sengketa.

**BAB IV           ANALISIS TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI YANG  
DILAKUKAN DALAM KEGIATAN USAHA KARGO OLEH  
PENGELOLA BANDARA.**

Bab ini menganalisa praktek monopoli yang dilakukan oleh pengelola bandara ditinjau dari Pasal 50 dan 51 praktek monopoli tersebut dapat di kecualikan dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 beserta praktek monopoli yang terjadi dalam pengelolaan kargo di Indonesia.

**BAB V            PENUTUP**

Dalam bab ini menguraikan mengenai kesimpulan dari rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini disertai dengan saran.