

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang indah dan berbetuk kepulauan, dimana secara terperinci Indonesia memiliki lebih dari 17 ribu pulau dengan luas total 7,81 juta Km². Dimana 2,01 juta Km² merupakan daratan, 3,25 juta Km² adalah lautan dan sisanya merupakan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)¹. Maka dapat ditarik kesimpulan bahwa Indonesia memiliki lautan yang sangat luas.

Maka yang dapat dilakukan untuk menjamin terhubungnya pulau satu dengan pulau lainnya adalah dengan menggunakan berbagai macam alat transportasi. Transportasi merupakan usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya². Mulai dari transportasi darat, udara, dan laut. Dimana bila menggunakan transportasi darat membutuhkan jembatan yang menghubungkan pulau satu dengan lainnya dan bandara untuk tempat pesawat terbang mendarat dari pulau satu dengan lainnya. Dan terakhir pelabuhan sebagai tempat kapal bersandar dan menghubungkan pulau-pulau melalui jalur laut. Kegunaan transportasi tersebut mulai dari mengantarkan orang dari satu tempat ke tempat lainnya dan juga mengantarkan barang. Dalam hal mengantarkan barang transportasi menjadi cara dalam menjamin kesejahteraan masyarakat, hal itu dikarenakan barang yang diantarkan dapat berupa sembako, bahan bangunan, elektronik hingga kendaraan bermotor dan sangatlah dibutuhkan masyarakat.³

Didalam peraturan yang ada di Indonesia, kegiatan transportasi laut ini dapat disebut dengan angkutan di perairan. Angkutan di perairan ini dipahami bahwa kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau

¹ Elviana Roza, "Maritim Indonesia, Kemewahan Yang Luar Biasa", <http://www2.kkp.go.id/artikel/2233-maritim-indonesia-kemewahan-yang-luar-biasa>, diakses pada tanggal 17 Februari 2020, pukul 09.51 WIB.

² Abdul Kadir, 2006, *Transportasi: Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, USU e-Journals, Vol. 1, No. 3, Universitas Sumatra Utara, Medan, hlm. 121

³ Sylvana Murni Deborah Hutabarat dan Khoirur Rizal Lutfi, 2020, *Dominant Position in Domestic Flight Low Cost Carrier in Indonesia*, International Journal of Multicultural and Multireligious Understanding, Vol. 7, Issue 1, hlm. 161.

barang menggunakan kapal.⁴ Berdasarkan penjelasan tersebut sangatlah jelas bahwa kapal digunakan untuk mengantarkan sesuatu dari satu titik ke titik yang lain. Namun harus digaris bawahi bahwa tidak semua kapal memiliki kegunaan yang dapat mengantarkan orang dan barang secara bersamaan. Secara khusus terdapat kapal yang hanya dapat mengantarkan orang saja dan ada kapal yang ditujukan hanya untuk mengantarkan barang, salah satu kapal tersebut adalah kapal peti kemas.

Kapal peti kemas yang dalam Bahasa Inggris *containership* atau *cellularship* adalah kapal yang beroperasi hanya untuk mengangkut peti kemas yang standar, dan berongga atau *cells* yang bertujuan untuk menyimpan peti kemas.⁵ Seperti dijelaskan diatas, salah satu kegunaan kapal adalah mengirimkan barang-barang berupa sembako atau barang bangunan tidak hanya diletakan begitu saja di dalam kapal. Hal itu akan mengakibatkan barang-barang tersebut tidak terorganisir dengan baik dan bahkan dapat mengakibatkan kerusakan produk selama proses pengiriman.

Upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut dibutuhkan peti kemas. Namun pengelola Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) tidak menyediakan peti kemas kepada konsumen secara cuma-cuma, melainkan harus menyewa kepada penyedia peti kemas atau perusahaan jasa uang tambang kontainer (*freight container*). Hal itu dikarenakan Usaha Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) adalah kegiatan usaha yang mengurus dokumen dan melaksanakan pekerjaan yang berkaitan dengan penerimaan dan penyerahan muatan yang diangkut melalui laut⁶. Dengan demikian pihak EMKL hanya mengurus dokumen dan masuk keluarnya petikemas dari dan ke kapal laut. Maka konsumen yang ingin

⁴ Republik Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pasal 1 angka 2.

⁵ "Kapal Peti Kemas" https://id.wikipedia.org/wiki/Kapal_peti_kemas, diakses tanggal 21 Februari 2020, pukul 17.00 WIB.

⁶ Chairil Anwar Pohan, *Manajemen Pajak Korporat Kemaritiman: Berbasis Konsep dan Strategi Tax Planning*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2019, hlm. 91.

mengirimkan barang-barangnya harus menyewa peti kemas sebelum melakukan pengiriman melalui jalur kapal.

Tentu saja dapat dipahami bahwa dengan proses pengiriman barang melalui kapal dapat mengurangi beban biaya dengan kapasitas barang yang dapat dikirim lebih besar ketimbang menggunakan jalur udara maupun darat. Maka terdapat beberapa perusahaan yang bergerak dibidang jasa uang tambang kontainer (*freight container*) meskipun tidak banyak. Dengan demikian akan terjadi sebuah persaingan antar perusahaan demi mendapatkan keuntungan.

Persaingan yang timbul membuat pelaku usaha berusaha untuk menciptakan, mengemas, serta memasarkan produk yang dimiliki baik barang ataupun jasa sebaik mungkin agar menarik perhatian konsumen.⁷ Dengan adanya persaingan antar pelaku usaha, maka akan memberikan dampak positif juga negative kepada konsumen. Dimana dampak positifnya, pelaku usaha yang berlomba mendapatkan hati konsumen dapat melakukannya dengan memberikan produk yang lebih unggul dari pesaingnya dimana konsumen mendapatkan produk dengan kualitas yang terbaik.

Namun dalam hal negatif tersebut akan terjadi bilamana pelaku usaha menjalankan usahanya dengan perilaku negative yang dapat mengakibatkan sistem ekonomi yang tidak kompetitif. Persaingan dengan perilaku negatif ini akan mengakibatkan terjadinya monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Dimana dapat dipahami bahwa terjadinya monopoli dan persaingan usaha tidak sehat ini ditujukan demi kepentingan pelaku usaha sendiri demi mendapatkan keuntungan setinggi-tingginya dan tidak menghiraukan nasib konsumen.

Demi mengantisipasi terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat oleh pelaku usaha, negara hadir dalam melindungi rakyatnya dengan mengeluarkan undang-undang yang mengatur mengenai itu yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek

⁷ Mustafa Kamal Rokan, *Hukum Persaingan Usaha (Teori dan Praktiknya di Indonesia)*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 1

Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Selain dibuatnya undang-undang tersebut, tidak begitu saja praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat hilang begitu saja dikarenakan pelaku usaha akan mematuhi sepenuhnya. Hal itu dikarenakan selalu ada godaan atau peluang yang mengakibatkan pelaku usaha yang tergoda untuk melakukannya, sehingga dalam hal menegakan sengketa mengenai persaingan usaha, pemerintah membutuhkan sebuah lembaga khusus yang menangani sengketa tersebut. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) adalah lembaga khusus independen yang menjalankan dan menjamin ditegakannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Dalam menjamin tidak terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat juga menjelaskan secara jelas kegiatan yang sebagian besar dilakukan dalam sebuah transaksi bisnis yakni perjanjian. Perjanjian merupakan salah satu tindakan yang diatur Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Dalam kenyataanya masih banyak pelaku usaha yang melakukan perjanjian yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Salah satunya adalah perjanjian penetapan harga, dimana pelaku usaha mengadakan perjanjian dengan pesaingnya atau pelaku usaha lain yang melakukan perjanjian untuk menentukan suatu harga terhadap barang dan/atau jasa yang mereka perdagangkan kepada konsumen dimana akan menimbulkan suasana bisnis tanpa persaingan. Hal itu dikarenakan perjanjian seperti itu akan menghilangkan persaingan dalam berusaha atas pelaku usaha yang mengadakan atau ikut dalam perjanjian tersebut.⁸

⁸ Rachmadi Usman, *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004, hlm. 44.

Dengan adanya aturan mengenai penetapan harga tersebut, nyatanya masih ada yang melakukannya. Dalam kasus ini terjadi dalam industri jasa uang tambang kontener (*freight container*). Dimana pada tahun 2018, KPPU menerima laporan bahwa terjadi dugaan perjanjian penetapan harga yang dilakukan oleh empat pelaku usaha pelayaran yang mengakibatkan terjadinya inflasi di Provinsi Maluku khususnya Kota Ambon dari sector logistik. Hal itu terjadi dikarenakan barang-barang yang ada di Kota Ambon, baik barang sembako ataupun barang kebutuhan lain untuk pembangunan semuanya didatangkan dari Surabaya menggunakan kontainer kapal laut. Perusahaan pelayaran yang melayani pengiriman kontainer rute Surabaya menuju Ambon ada 4 perusahaan yaitu PT. Tanto Intim Line, PT. Meratus Line, PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk dan PT. Salam Pasific Indonesia Line. Bahwa PT. Salam Pasific Indoneisa Line (PT. SPIL) merupakan pesaing yang baru masuk dalam rute Surabaya-Ambon. Bahwa keempat perusahaan tersebut membuat surat kenaikan tarif jasa uang tambang kontainer (*freight container*) pada rentang waktu 23-24 Agustus 2017 dengan format surat yang dikeluarkan oleh empat pelaku usaha tersebut sangat mirip begitu juga dengan substansi surat.

Berdasarkan penjelasan singkat atas kasus yang akan dibahas, dapat dipahami bahwa kategori pasar yang terjadi dalam kasus tersebut adalah kategori pasar oligopoli. Dimana dalam pasar oligopoli memiliki ciri terdapat beberapa produsen/pelaku usaha yang menghasilkan barang atau jasa secara keseluruhan atau sebagian di pasar.⁹ Dengan kata lain menghasilkan produk yang homogen atau serupa. Diangkatnya pemahaman mengenai pasar oligopoli ini digunakan untuk menjawab bagaimana pembuktian yang dilakukan oleh KPPU, dikarenakan dalam kasus ini pembuktian yang digunakan salah satunya dengan melihat bukti tidak langsung (*circumstantial evidence*). Dimana bukti tidak langsung ini merupakan bukti yang tidak menunjukkan secara langsung adanya kesepakatan penetapan harga dan bukti ini merupakan pembuktian terhadap

⁹ Sugiarto, Tedy Herlambang, Brastoro, Rachmat Sudjana dan Said Kelana, *Ekonomi Mikro: Sebuah Kajian Komprehensif*, Cetakan keempat, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2007, hlm. 432.

terjadinya hal-hal yang dapat digunakan sebagai dugaan terjadinya perjanjian yang tidak tertulis.¹⁰

Berdasarkan putusan KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018, keempat pelaku usaha tersebut disangkakan dengan Dugaan adanya pelanggaran pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Pada Putusan KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018 memutuskan bahwa PT.Tanto Intim Line, PT. Meratus Line, PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk dan PT. Salam Pasific Indonesia Line terbukti secara sah dan menyakinkan melanggar pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Berdasarkan hal tersebut rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu: Pertama, bagaimana bentuk penetapan harga yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam industry jasa uang tambang kontainer (*freight container*) rute Surabaya menuju Ambon dalam Putusan KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018? Kedua, bagaimana dampak perjanjian penetapan harga yang terjadi dalam industry jasa uang tambang kontainer (*freight container*) dalam Putusan KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018? Sehingga penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji permasalahan ini sebagai bentuk karya ilmiah dengan judul “Perjanjian Penetapan Harga Dalam Industri Jasa Uang Tambang Kontainer (*Frieght Container*) (Studi Putusan KPPU Nomor 8/KPPU-L/2018)”

B. Metode Penelitian

Dalam kepentingan penulisan ini, tentunya penulis membutuhkan data yang akurat, lengkap dan relevan dengan permasalahan yang telah diuraikan pada bagian sebelumnya, merupakan suatu penelitian yuridis normatif, maka penelitian ini berbasis pada analisa dengan cara pengamatan, pemahaman, dan penghayatan norma hukum. Jenis Penelitian ini menggunakan metode penelitian kepustakaan yaitu yuridis normatif yang dilakukan dengan cara meneliti bahan

¹⁰ Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Hlm. 17

pustaka atau bahan sekunder yang akan dikumpulkan serta dianalisa dan diteliti¹¹. Penelitian ini mengandung teori-teori yang diperoleh dari bahan pustaka. Pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe *Case Approach*. Pendekatan ini dilakukan dengan melakukan telaah pada kasus-kasus yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi. Kasus-kasus yang ditelaah merupakan kasus yang telah memperoleh putusan pengadilan berkekuatan hukum tetap. Dalam penelitian ini, teknik pengumpulan data diperoleh melalui Studi dokumen, yaitu teknik yang digunakan untuk memperoleh informasi dari buku-buku dan bahan tertulis lainnya yang berkaitan dengan penulisan ini. Selain itu pengumpulan data juga dilakukan melalui analisa data yang merupakan kegiatan untuk menentukan isi atau makna hukum yang dijadikan rujukan dalam menyelesaikan permasalahan hukum yang menjadi objek kajian. Dalam hal menganalisis data penulis akan mengumpulkan bahan dari sumber hukum, sumber hukum dan literatur yang terkait dengan persaingan usaha dan persaingan usaha tidak sehat. Penulis juga akan meninjau berdasarkan hasil putusan KPPU Nomor 08/KPPU-L/2018 untuk menjawab rumusan masalah.

¹¹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif*. Raja Grafindo Persada. Jakarta, 2006, hlm 13-14.