



**TINJAUAN YURIDIS TYING AGREEMENT DALAM PENGGUNAAN
GANTRY LUFFING CRANE TERHADAP KEGIATAN BONGKAR
MUAT DI PELABUHAN TANJUNG PRIOK
(PUTUSAN NOMOR 12/KPPU-I/2014)**

Pradipta Braja Negara*, Hendro Saptono, Siti Mahmudah
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : pradiptanegara25@gmail.com

Abstrak

Persaingan usaha merupakan suatu hal yang wajar dalam melakukan kegiatan usaha, persaingan usaha yang baik akan menimbulkan iklim usaha yang positif dan berinovasi. Namun, adapula persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh pelaku usaha yang ingin mempercepat keuntungan yang dapat merugikan pelaku usaha lain maupun konsumen. *Tying agreement* yang dilakukan oleh PT. Pelindo II (Persero) dan PT. MTI memiliki dampak positif seperti efektivitas bongkar muat yang lebih cepat, efisien dan menuju pelabuhan *modern*. Namun *tying agreement* ini memiliki dampak negatif, seperti pemilik kapal diwajibkan untuk melakukan bongkar muat menggunakan alat *gantry luffing crane* dimana alat ini hanya dimiliki oleh PT. Pelindo II (Persero) di dermaga 101, 101 utara, dan 102, dan PT. MTI di dermaga 114 dan 115, kemudian ada sanksi yang akan diberikan oleh pemilik kapal yang tidak menggunakan *crane* tersebut yaitu tidak dilayani dan *space* dermaganya didahulukan kepada pengusaha yang memakai *gantry luffing crane*. Kewajiban ini menghilangkan kebebasan pengusaha kapal untuk memilih sendiri dengan apa dia melakukan bongkar muat dan banyak perusahaan penyewa alat bongkar muat yang rugi bahkan tutup dengan adanya kebijakan tersebut. KPPU sebagai lembaga yang berwenang menjatuhkan sanksi kepada PT. Pelindo II (Persero) dan PT. MTI karena telah melanggar pasal 15 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Saran yang diberikan adalah PT. Pelindo II (Persero) sebagai BUMN seharusnya lebih mencermati kebijakan yang akan dikeluarkan, jangan beralih "demi kepentingan umum" namun ternyata malah merugikan pihak lain.

Kata Kunci: *Tying Agreement*, Persaingan Usaha Tidak Sehat, *Gantry Luffing Crane*

Abstract

Business competition is a natural part of the business activities, the good competition will lead to a positive business climate and innovating. However, those unfair competition committed by company that want to accelerate the benefits that may be detrimental to other companies and consumers. Tying agreement made by PT. Pelindo II and PT. MTI has a positive impacts as effectiveness unloading more quickly, efficiently and to the modern port. But, this tying agreement has a negative impacts, such as freighters are required to carry out loading and unloading using a gantry luffing crane where the tool is only owned by PT. Pelindo II at the dock 101, 101 north and 102, and PT. MTI at the dock 114 and 115, then there are penalty will be given to the freighters does not use the crane that is not served and space docks precedence to other freighters who use gantry luffing crane. This eliminates the obligation freighters freedom to choose his own freighters with what it is doing unloading and many tenant companies loading and unloading equipment that loss even close to those policies. The Commission as the authorized institutions to impose sanctions on PT. Pelindo II and PT. MTI for violation of Article 15 number 5 of 1999 concerning Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Business Competition. The advice given is PT. Pelindo II as a state should look more careful at policies to be issued, do not quibble "in the public interest" but it turned out to harm others.

Keywords: *Tying Agreement*, *Unfair Competition*, *Gantry Crane Luffing*

I. PENDAHULUAN

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) bersama anak perusahaannya PT. Multi Terminal Indonesia merupakan perusahaan yang menyediakan pelayanan di Pelabuhan Tanjung Priok, salah satunya adalah kegiatan bongkar muat. PT. Pelabuhan Indonesia II (PT. Pelindo II) dan PT. Multi Terminal Indonesia (PT. MTI) memiliki dan menyediakan alat bongkar muat untuk kapal bernama *Gantry Luffing Crane* (GLC), yaitu salah satu jenis dari alat bongkar muat di pelabuhan, berbentuk seperti *crane* kapal, namun terletak di dermaga, beberapa menggunakan rel atau roda sebagai sarana untuk berpindah tempatnya. Alat ini dapat digunakan untuk berbagai jenis kargo, seperti kontainer, curah kering (dengan penambahan alat tertentu), dan sebagainya. PT. Pelindo II mengoperasikan 6 unit GLC di dermaga 101, 101 utara, dan 102 Pelabuhan Tanjung Priok, sementara PT. MTI mengoperasikan 7 unit GLC di dermaga 114 dan 115 Pelabuhan Tanjung Priok. Dengan adanya GLC kegiatan bongkar muat menjadi lebih efisien dan cepat, serta mengikuti tren pelabuhan *modern* dimana tren pelabuhan *modern* adalah penggunaan *crane* darat dan kapal sudah tidak memiliki *crane* kapal sendiri karena *space* untuk *crane* dapat digunakan untuk muatan.

PT. Pelindo II dan PT. MTI selaku pengelola pelabuhan mengeluarkan surat pemberitahuan bahwa 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 dan PT. MTI. Hal ini memicu adanya praktek persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh PT. Pelindo II dan PT. MTI berupa perjanjian tertutup. Bahwa dengan adanya kesepakatan tersebut Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang melakukan kegiatan usaha di pelabuhan Tanjung Priok tidak lagi dapat menyediakan *crane* sendiri maupun menyewa *crane* darat dari mitranya untuk melayani kegiatan bongkar muat kapal seperti sebelum disediakan alat bongkar muat *Gantry Luffing Crane* (GLC). Bahkan ada sanksi bagi kapal yang tidak mau melakukan perjanjian tersebut berupa pengguna jasa pelabuhan yang tidak menggunakan alat GLC mendapat sanksi tidak akan dilayani kegiatan bongkar muat dan ruang dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat GLC tersebut.

Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU) menerima laporan adanya dugaan praktek monopoli yang dilakukan oleh PT. Pelindo dan PT. MTI, kemudian KPPU langsung bertindak tegas dengan melakukan penyelidikan. Kemudian melalui majelis komisi mengeluarkan putusan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 menyatakan bahwa PT. Pelindo

II dan PT. MTI terbukti secara sah melanggar pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. KPPU memerintahkan kepada PT. Pelindo II untuk membatalkan setiap surat dan kesepakatan yang mengatur tentang kewajiban penggunaan GLC dan mengumumkan pembatalan tersebut di surat kabar harian nasional. Selanjutnya, KPPU menghukum PT. MTI dengan 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.

Dari permasalahan diatas maka permasalahan yang dapat disusun antara lain

1. Bagaimana dampak *tying agreement* terhadap persaingan usaha dalam Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014 ?
2. Bagaimana penyelesaian sengketa terhadap suatu *tying agreement* dalam Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014 ?

II. METODE

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis adalah suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan

yang berlaku¹, sedangkan pendekatan normatif, adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder terhadap azas-azas hukum serta studi kasus yang dengan kata lain sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan.²

Dalam pengumpulan data penulis memerlukan data yang bersumber dari buku-buku, literatur, dan pendapat ahli hukum yang berkaitan dengan penelitian ini, ataupun sumber lain yang ada di lapangan untuk menunjang keberhasilan dan efektivitas penelitian, yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data Sekunder adalah data yang bersumber dari penelitian kepustakaan (*library research*) yang bahan hukumnya berasal dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer merupakan bahan pustaka yang berisi pengetahuan ilmiah tentang fakta yang diketahui mengenai suatu idea atau gagasan. Bahan sekunder ini merupakan bahan-bahan hukum yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis serta memahami bahan-bahan hukum primer.³

¹ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 1982), hal.20.

² Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2004),hal.13.

³ Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, hlm 10

Pada penelitian hukum normatif, pengolahan data pada hakikatnya kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis. Sistematisasi berarti membuat klasifikasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis tersebut untuk memudahkan pekerjaan analisis dan konstruksi.⁴

Metode analisis data menggunakan cara deskriptif kualitatif dengan memberikan gambaran secara khusus berdasarkan data yang dikumpulkan secara sistematis. Pada penelitian hukum normatif yang menelaah data sekunder, maka penyajian data dilakukan sekaligus dengan analisisnya. Sifat analisis deskriptif adalah bahwa peneliti dalam menganalisis berkeinginan untuk memberikan gambaran atau pemaparan atas subjek dan objek penelitian sebagaimana hasil penelitian dilakukan.⁵

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Dampak *Tying Agreement* Terhadap Persaingan Usaha Dalam Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014

PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang disingkat menjadi PT. Pelindo II merupakan Badan Usaha

Milik Negara yang sahamnya sepenuhnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia. PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau PT. Pelindo II adalah pemegang hak atas perusahaan kegiatan kepelabuhanan atau konsesi di lingkungan PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) di Pelabuhan Tanjung Priok berdasarkan:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1991 Tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Pelabuhan Indonesia II menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);
2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 98 Tahun 2011 Tentang Pemberian Izin Usaha Kepada PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) sebagai Badan Usaha Pelabuhan;
3. 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).

PT. Multi Terminal Indonesia yang disingkat menjadi PT. MTI merupakan badan usaha yang berbentuk badan hukum. PT. MTI adalah anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia II

⁴ Zainuddin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010), Halaman 186

⁵ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010) Halaman 183

(Persero) dengan komposisi pemilikan saham sebesar 99% (Sembilan puluh Sembilan per seratus) oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan 1% (satu per seratus) oleh Koperasi Pegawai Maritim (KOPEMAR).

Tying Agreement merupakan salah satu jenis perjanjian tertutup, *tying agreement* terjadi apabila suatu perusahaan mengadakan perjanjian dengan pelaku usaha lainnya yang berada pada *level* yang berbeda dengan mensyaratkan penjualan ataupun penyewaan suatu barang atau jasa hanya akan dilakukan apabila pembeli atau penyewa tersebut juga akan membeli atau menyewa barang lainnya. Melalui praktek *tying agreement*, pelaku usaha dapat melakukan perluasan kekuatan monopoli yang dimiliki pada *tying product* (barang atau jasa yang pertama kali dijual) ke *tied product* (barang atau jasa yang dipaksa harus dibeli juga oleh konsumen).

Dampak positif perjanjian tertutup penggunaan *Gantry Luffing Crane* untuk kegiatan bongkar muat oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia dalam kegiatan usaha bongkar muat adalah :

1. Menurut PT. Pelabuhan Indonesia II (Terlapor I), penggunaan *Gantry Luffing Crane* diwajibkan untuk menciptakan efisiensi dan produktivitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat. Selain itu, pemerintah telah menginstruksikan agar kapal-kapal tua termasuk memiliki *crane* kapal harus diperbaharui dengan kapal-kapal yang baru artinya *trend* ke depan kapal-kapal pengangkut barang tidak akan lagi dilengkapi *ship gear*. *Space* yang digunakan untuk *ship gear* dapat digunakan untuk *space* barang, jadi kapal angkutan bisa dapat meraih keuntungan lebih.
2. Menurut keterangan saksi PT. Renada Wira Samudera (PT RWS) yang dalam persidangan dihadiri oleh Hajat Johny Hamzah, penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) lebih menguntungkan dari segi waktu pada muatan *break bulk* atau muatan dengan kapasitas yang besar (kurang lebih 80 ton). Saksi juga menerangkan bongkar muat *cargo* lebih menguntungkan menggunakan GLC karena lebih cepat, lebih aman dan lebih murah

- dibandingkan *crane* darat.
3. Menurut keterangan saksi PT. Tubagus Jaya Maritim yang dalam persidangan dihadiri oleh Muhammad Fuadi, 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. Saksi juga menerangkan bahwa PT. Pelindo II dan PT. MTI berinvestasi alat guna memajukan pelabuhan, tidak monoton menggunakan *crane* kapal, dan mengurangi antrian kapal di pelabuhan.
 4. Menurut keterangan saksi PT. Karya Abdi Luhur yang dalam persidangan dihadiri oleh J.F. Irianto, penggunaan GLC lebih menguntungkan daripada *shore crane* karena pemakaian *shore crane* dilakukan dengan cara borongan sedangkan penggunaan GLC dihitung berdasarkan jumlah tonase yang diangkut dengan tariff sebesar Rp. 17.000,-/ton. Kemudian saksi juga menerangkan menggunakan GLC lebih cepat daripada *shore crane* harus ditopang dengan truk yang dimobilisasi.
 5. Menurut keterangan saksi PT. Anugrah Firdaus Mandiri yang dalam persidangan dihadiri oleh Johan Firdaus, 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*.
 6. Menurut keterangan saksi PT. Samas Agung Tunggal Perkasa yang dalam persidangan dihadiri oleh Aloysius Sunaryo, setelah ada GLC bongkar muat dilakukan lebih cepat dan efisien, penggunaan GLC mengurangi pengeluaran *cost maintenance*.
 7. Menurut keterangan ahli Ditha Wiradiputra dalam persidangan, *tying agreement* 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. Ahli juga menerangkan bahwa *tying agreement* dapat mengurangi persoalan *transaction cost* dan pembiayaan yang lebih efisien.

Dampak negatif perjanjian tertutup penggunaan *Gantry Luffing Crane* untuk kegiatan bongkar muat oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia dalam kegiatan usaha bongkar muat adalah :

1. Menurut keterangan saksi Ketua Umum *Indonesia National Shipowner association* (INSA) yang dalam persidangan dihadiri oleh H. Soehariyo, dengan adanya kewajiban penggunaan *Gantry Luffing Crane* (GLC) membuat *cost* bertambah padahal dalam prakteknya pemilik barang tidak mau dikenakan biaya atas penggunaan alat bongkar muat GLC. Saksi juga menerangkan bahwa kapal yang hendak sandar di dermaga PT. Pelindo II namun tidak menggunakan alat yang disediakan di dermaga tersebut, maka kapal tidak diperbolehkan bersandar di dermaga tersebut dan menunggu di tempat sandar yang lain.
2. Menurut keterangan saksi Capt. Otto Caloh selaku pengurus DPP INSA, sebelum ada surat edaran terkait dengan kewajiban penggunaan *GLC shipping* memiliki kebebasan dalam menggunakan *crane* darat untuk proses bongkar muat. 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.
3. Menurut keterangan saksi Sekretaris Jenderal Gabungan Importir Nasional Seluruh Indonesia (GINSI) yang dalam pemeriksaan dihadiri oleh Drs. Achmad Ridwan, TE., 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.

B. Penyelesaian Sengketa Terhadap Suatu Tying

Agreement Dalam Putusan Nomor 12/KPPU-I/2014

Dalam Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014, Majelis komisi tidak sependapat dengan PT. Pelindo II (Terlapor I) dan PT. MTI (Terlapor II) mengenai argumentasi para Terlapor yang menyatakan bahwa dua produk (*tying* dan *tied product*) adalah produk yang tidak dapat dipisahkan dengan alasan :

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

karena para pemilik kapal merasa terikat dengan pemberitahuan tersebut dan takut mendapatkan sanksi berupa tidak dilayani bongkar muat di pelabuhan para Terlapor atau didahulukan bagi para pemilik kapal yang mau menggunakan jasa Terlapor dimana masa tunggu yang lebih lama dapat merugikan pemilik kapal

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. 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.

Majelis komisi memberikan penilaian mengenai *Tying* 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 mengikat diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis”.

Perjanjian sebagaimana Pasal 1313 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata berbunyi: *“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu atau lebih mengikat diri terhadap satu orang lain atau lebih”*.

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.

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 mengikat diri satu sama lain”*.

Pada Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014, 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 :

1. Unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain
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". Pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia. Kemudian, pihak lain yang dimaksud dalam perkara ini adalah pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114, dan 115. Dengan demikian unsur pelaku usaha dan unsur pihak lain terpenuhi.

2. Unsur perjanjian 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". Dalam kasus ini telah terjadi perbuatan saling mengikatkan diri antara para Terlapor dengan pihak lain. Dengan demikian unsur perjanjian terpenuhi.

3. Unsur pelaku usaha pemasok 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, 102, 114, dan 115. Pelaku usaha pemasok dimaksud adalah Terlapor I dan Terlapor II. Dengan demikian unsur pelaku usaha pemasok terpenuhi.
4. Unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) *Tying product* adalah jasa tertentu yang diberikan oleh para Terlapor selaku pelaku usaha kepada pihak lain dalam perjanjian. Bahwa *tying product* adalah penyediaan jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break*

bulk cargo di dermaga 101, 101 utara, 102, 114, dan 115. Dengan demikian unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) terpenuhi.

5. Unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*)

Tied product adalah jasa lain yang diberikan oleh para Terlapor selaku pelaku usaha pemasok kepada pihak lain. *Tied product* adalah penyediaan jasa pelayanan alat bongkar muat *crane* darat GLC untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114, dan 115. Dengan demikian unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) terpenuhi.

6. 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. 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 para Terlapor dengan pengguna jasa pelayanan dermaga untuk kapal yang bermuatan *break bulk cargo* di dermaga 101, 101 utara, 102, 114, dan 115. Para Terlapor 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, 102, 114, dan 115. 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.

Majelis komisi setelah mempertimbangkan unsur-unsurnya telah terpenuhi, mengeluarkan sanksi administratif kepada kedua perusahaan yaitu PT. Pelabuhan Indonesia II dan PT. Multi Terminal Indonesia. Majelis komisi memutuskan PT. Pelabuhan Indonesia II membatalkan seluruh surat perihal pengoperasian, pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai penggunaan *gantry luffing crane* di dermaga 101, 101 utara, dan 102 serta mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan di surat kabar harian nasional berbahasa Indonesia selama 1 (satu) hari kerja. Kemudian majelis komisi memutuskan PT. Multi Terminal Indonesia membatalkan seluruh surat perihal pengoperasian, pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai penggunaan *gantry luffing crane* di dermaga 114 dan 115 serta PT. Multi Terminal Indonesia telah melanggar 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*” diwajibkan membayar denda sebesar Rp. 5.332.500.000 (lima milyar tiga ratus tiga puluh dua juta lima ratus ribu rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara dengan berdasarkan perhitungan 30% (tiga puluh per seratus) dari selisih laba bersih yang diperoleh PT. Multi Terminal Indonesia 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.

IV. KESIMPULAN

Tying agreement yang dilakukan oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia memiliki dampak positif yaitu menciptakan efisiensi dan produktivitas waktu kapal tambat dan waktu bongkar muat, menyiapkan *trend* pelabuhan *modern* dimana bongkar muat dilakukan dengan *crane* darat, dan penyediaan *crane* darat dapat mengontrol ketat waktu tunggu yang merupakan kewajiban berdasarkan peraturan perundang-undangan. Namun, *tying agreement* yang dilakukan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi

Terminal Indonesia juga menimbulkan dampak negatif yaitu dengan adanya kewajiban penggunaan *gantry luffing crane* pengusaha angkutan tidak bisa melakukan kegiatan bongkar muat menggunakan *crane* kapal miliknya sendiri dan alat bongkar muat lain dari mitranya, apalagi jika pengusaha angkutan tidak mau menggunakan jasa dari PT. Pelindo II dan/atau PT. MTI akan dikenakan sanksi berupa tidak akan dilayani kegiatan bongkar muat dan *space* dermaga akan diberikan kepada pengguna jasa yang bersedia menggunakan alat dari PT. Pelindo II dan/atau PT. MTI, hal ini menyebabkan perusahaan bongkar muat yang lain mengalami kerugian dan tidak dapat bersaing lagi.

Dalam putusan Perkara Nomor 12/KPPU-I/2014 oleh KPPU sudah sesuai dengan peraturan yang berlaku, PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia secara sah memenuhi unsur-unsur tindak pelanggaran terhadap Pasal 15 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. KPPU dalam putusannya meluaskan definisi dari Perjanjian dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, perluasan definisi yang dimaksud adalah bahwa definisi Perjanjian mengacu pada pasal 1313 namun tidak terbatas sebagaimana definisi Perjanjian yang diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. KPPU

memutuskan PT. Pelindo II dikenakan sanksi berupa membatalkan seluruh surat perihal pengoperasian, pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai penggunaan *gantry luffing crane* di dermaga 101, 101 utara, dan 102 serta mengumumkan pembatalan surat-surat dan kesepakatan di surat kabar harian berbahasa Indonesia yang beredar secara nasional selama 1 (satu) hari kerja. Kemudian pada PT. MTI, KPPU memutuskan sanksi berupa membatalkan seluruh surat perihal pengoperasian, pemberitahuan, dan surat-surat atau kesepakatan lainnya yang mengatur mengenai penggunaan *gantry luffing crane* di dermaga 114 dan 115, serta 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. Adapun saran yang diberikan yaitu PT. Pelindo II sebagai BUMN tidak bisa mengeluarkan suatu kebijakan dengan berdalil “demi kepentingan umum” namun harus diteliti apakah kebijakan tersebut benar benar “demi kepentingan umum” atau demi kepentingan perusahaannya. PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan PT. Multi Terminal Indonesia sebenarnya memiliki tujuan yang baik yaitu kecepatan dan efisiensi dalam kegiatan bongkar muat, namun seharusnya tujuan tersebut tidak dilakukan secara terpaksa.



V. Daftar Pustaka

- Soemitro, Roni Hanitijo,
Metodologi Penelitian
Hukum dan Jurimetri,
(Jakarta: Ghalia Indonesia,
1988)
- Soerjono Soekanto dan Sri
Mamudji, *Penelitian Hukum
Normatif Suatu Tinjauan
Singkat*, (Jakarta: PT. Raja
Grafindo Persada, 2004)
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar
Penelitian Hukum*, (Jakarta:
UI Press, 1984)
- Ali, Zainuddin, *Metode
Penelitian
Hukum*,(Jakarta:Sinar
Grafika,2010)
- Mukti Fajar dan Yulianto
Achmad, *Dualisme
Penelitian Hukum Normatif
dan Empiris*, (Yogyakarta;
Pustaka Pelajar, 2010)